(22)

DISCOURS

DE

SIR CHARLES TUPPER

SUR LES

RESOLUTIONS DU CHEMIN DE FER

DU

Pacifique Canadien

5 FÉVRIER 1884

Sir Charles Tupper propose que la Chambre se forme en comité général jeudi prochain pour prendre en considération cette partie du discours d'ouverture de la présente session, dans lequel Son Excellence nous informe que son gouvernement a pensé qu'il était de la plus grande importance pour l'établissement du Nord-Ouest et le développement de notre commerce, que l'achèvement du chemin de fer d'une mer à l'autre fût hâté et que la compagnie fût mise en état d'ouvrir la ligne sur tout son parcours pour le printemps de 1886 ; que dans ce but et afin d'aider la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien à se procurer le capital nécessaire pour cet objet, par le placement de ses actions non vendues, le gouvernement a consenti, moyennant le dépôt entre ses mains d'une somme et de garanties suffisantes, à assurer le paiement d'un dividende minimum de trois pour cent, pendant dix ans, sur soixante-cinq millions d'actions, cet arrangement étant fait avec la conviction que par là les actions seraient plus fermes et acquerraient plus de

valeur sur le marché ; qu'un concours de circonstances défavorables a empêché la réalisation de ces espérances et que la compagnie n'a pu obtenir le capital nécessaire par la vente de son stock ; et que nous devrons rechercher avec le plus grand soin les meilleurs moyens de prévenir tout retard dans le grand but à atteindre : l'achèvement rapide du chemin de fer ;—et pour prendre en considération les résolutions suivantes :—

1. Que le gouvernement pourra remettre à la compagnie les garanties données en exécution de la troisième section de l'Acte 44 Victoria, chapitre 1, intitulé : " Acte concernant le chemin de fer canadien du Pacifique, et en exécution de la seconde clause du contrat de construction mentionné dans le dit acte.

2. Que la subvention pécuniaire à payer ci-après à la compagnie pourra être payée à mesure qu'avanceront les travaux de la section centrale ou de la section est du chemin, dans le rapport proportionnel de la valeur de l'ouvrage fait sur la section pour lequel le paiement est demandé, avec la valeur de tout l'ouvrage restant à faire sur la section d'après le contrat.

3. Que l'époque fixée pour le paiement de la somme de deux millions huit cent cinquante trois mille neuf cent douze piastres ($2,853,912) que la compagnie a promis de payer le ou avant le premier jour de février mil huit cent quatre-vingt-quatre (1884) comme partie du fonds mentionné dans son arrangement avec le gouvernement en date du septième jour de novembre dernier, sera retardée jusqu'au septième jour de novembre mil huit cent quatre-vingt-huit (1888), alors que la somme de quatre millions cinq cent vingt-sept mille piastres ($4,527,000), constituant le dernier versement à faire sur le dit fonds payable par la compagnie au gouvernement deviendra due, le tout avec intérêt payable semestriellement au taux de quatre pour cent par année, suivant qu'il a été convenu à l'époque de l'exécution du dit arrangement, et que la dite somme devra alors être payée au gouverne-

ment en même temps que le montant en dernier lieu mentionné; le tout formant la somme de sept millions trois cent quatre-vingt mille neuf cent douze piastres ($7,380,912), portant intérêt au taux en dernier lieu mentionné, jusqu'à ce qu'elle soit payée.

4. Que le gouvernement pourra, à même tous deniers, non affectés à d'autres fins, formant partie du fonds du revenu consolidé du Canada, prêter à la dite compagnie une somme d'argent n'excédant pas vingt-deux millions cinq cent mille piastres ($22,500,000) qui sera remboursée au gouvernement le ou avant le 1er jour de mai mil huit cent quatre-vingt-onze (1891) avec intérêt, au taux de cinq pour cent par année, payable semestriellement jusqu'au parfait paiement du principal; et que, comme partie de ce prêt, le gouvernement pourra payer immédiatement à la compagnie telle somme n'excédant pas sept millions cinq cent mille piastres ($7,500,000), dont la compagnie aura besoin pour éteindre sa dette flottante :— le montant de cette dette devant être établi à la satisfaction du gouvernement ; et que le reste de ce prêt sera payé à la compagnie à mesure que les travaux de construction progresseront dans la proportion prescrite par les présentes pour le paiement de la balance de la subvention pécuniaire.

5. Que comme garantie de remboursement du dit emprunt, avec intérêt comme susdit, et comme garantie additionnelle du paiement de la somme de sept millions trois cent quatre-vingt mille neuf cent douze piastres ($7,380,912) et de l'intérêt, devenant due le septième jour de novembre mil huit cent quatre-vingt-huit (1888), le gouvernement aura premier privilège et charge sur tous les biens meubles et immeubles, que la compagnie possède actuellement ou qu'elle acquerra ou possédera par la suite, comprenant la ligne principale du chemin du fer, ses prolongements et ses embranchements, l'équipement entier, le matériel roulant et l'outillage, y compris tous les steamers et navires, et aussi sur les concessions de terres que la compagnie a obtenues ou obtiendra par la suite ; sauf toujours cependant les droits des porteurs d'hypothèques qui grèvent les

prolongements de la ligne du chemin de fer de Callander à Brockville et à Montréal comme garantie de la balance non payée du prix d'achat des lignes constituant les dits prolongements ; et sujet à l'hypothèque sur les terres concédées consentie par la compagnie pour garantir les obligations de concessions de terres déjà émises. Que le gouvernement continuera à garder et retenir le montant entier des obligations de concessions de terres maintenant sous sa garde ou en sa possession, sujettes au rachat en vertu des termes de la dite hypothèque sur les terres concédées et avec tous privileges quant à l'intérêt, le droit de voter et toutes autres matieres s'y rattachant qu'aurait ou posséderait tout acheteur des dites obligations, ou qui pourraient etre exercés par lui ; que tous les argents reçus par le gouvernement des fidéicommissaires des obligations de concessions de terres pour le rachat des dites obligations seront appliquées comme suit, savoir : tous les deniers qui seront reçus à compte de dix millions de piastres des dites obligations seront appliqués : Premièrement, à éteindre l'intérêt accumulé et dû sur le dit emprunt et sur la dite somme de sept millions trois cent quatre-vingt mille neuf cent douze piastres ($7,380,912) ; Secondement, à compte du capitel de la dite somme de sept millions trois cent quatre-vingt mille neuf cent douze piastres, et troisiement, à compte du capital du dit prêt ;—et que le gouvernement pourra faire tout arrangement qu'il jugera bon pour s'assurer du paiement, après le rachat des obligations de concessions de terres, du produit de toutes les ventes de terres concédées ou qui seront concédées à la compagnie sous l'empire du contrat, pour être appliqué dans l'ordre ci-dessus aux fins susdites ; et que les autres cinq millions de piastres d'obligations de concessions de terres et d'argent reçus des dits fidéicommissaires en remboursement de ces obligations, continueront a être retenus aux conditions et pour les fins mentionnées dans le dit contrat.

6. Que le gouvernement fera exécuter par la compagnie et au nom du gouvernement un arrangement stipulant les recours, termes et conditions pour

garantir l'application du dit prêt aux fins pour lesquelles il est autorisé par les présentes, et pour le remboursement de ce prêt et de cette somme de sept millions trois cent quatre-vingt mille neuf cent douze piastres ($7,380,912), le tout avec intérêt (y compris l'intérêt sur tout intérêt impayé) ; pour la libération des dits privilège et charge sur le remboursement ; pour continuer la vente et la réalisation de la valeur des dites terres après la rédemption des obligations de concessions de terres ; pour le paiement au gouvernement du produit de ces ventes et pour la libération de ces terres de la charge susdites, sur paiement de leur prix de vente, selon que le gouvernement le jugera à propos, le prix de ces terres ne devant pas être moins d'une piastres et vingt-cinq cents l'acre.

Pourvu toutefois que parmi ces recours, termes et conditions, il soit convenu et stipulé que sur défaut pendant douze mois du paiement du versement semestriel de l'intérêt sur le dit prêt ou sur la dite somme de sept millions trois cent quatre-vingt mille neuf cent douze piastres, ou sur l'un ou l'autre, ou du paiement du principal de l'une ou de l'autre somme, lorsqu'elle deviendra due, suivant les présentes, le droit qu'a la compagnie, en vertu de son contrat ci-dessus mentionné, de demander ou recevoir toute subvention ultérieure en argent ou en terres prendra fin, et le chemin de fer et ses prolongements, embranchements, équipement, matériel roulant et outillage, y compris les steamers, et toutes les terres et les biens de la compagnie, et toutes les obligations de concessions de terres alors en possession du gouvernement, lorsque arrivera ce dit défaut de paiement pour un période de douze mois, seront *ipso facto* et sans avis et formalités aucune, dévolus à Sa Majesté et sur ce, le ministre des chemins de fer et canaux en prendra possession immédiate de la part du gouvernement du Canada ; et tout employé de la compagnie, dès l'expiration de la dite période de douze mois, deviendra et sera employé du gouvernement, sous bon plaisir, et gardera ou possédera toute chose appartenant à la dite compagnie et alors sous sa charge au nom du gouvernement et dans

l'intérêt de celui-ci ; et les taux d'intérêt et les termes de paiement fixés par les présentes ne seront pas affectés ou altérés par les termes du dit arrangement.

7. Que la dite compagnie soit autorisée à exécuter un arrangement de la nature et aux fins ci-devant prévues, et à grever sa propriété et son actif en entier en la manière et forme ci-devant décrite ; et dans tel arrangement, de convenir de telles autres et nouvelles conditions que le gouvernement pourra prescrire ; pourvu que l'autorisation d'accepter les dispositions de l'acte à être passé à cet effet et le pouvoir au bureau des directeurs de la compagnie d'exécuter un arrangement renfermant les charges sur le dit chemin de fer et ses propriétés et les autres conditions requises ou autorisées par tel acte, soient conférées par les actionnaires de la compagnie, soit par une résolution passée à une assemblée générale spéciale de tels actionnaires convoquée à cette fin, par un vote d'au moins les deux tiers en valeur de tels actionnaires qui seront présents ou représentés à tel assemblée, ou par un acte ou des actes exécutés par au moins les deux tiers en valeur de la totalité des actionnaires de la compagnie, en personne ou représentés par leurs procureurs ou fondés de pouvoir, respectivement, dûment autorisés à cette fin.

8. Que jusqu'à l'entier paiement de la dette due par la compagnie au gouvernement avec l'intérêt, tous deniers revenant ou à revenir à la compagnie à titre de subvention totale ou pour service de transport, seront retenus par le gouvernement et seront appliqués à compte de l'intérêt à échoir de temps à autre sur l'emprunt autorisé par les présentes, et ensuite au paiement du principal.

9. Que les actions de la compagnie, se montant à la somme de trente-cinq millions de piastres ($35,-000,000), maintenant entre les mains du gouvernement, seront tenues par le ministre des finances et pourront être vendues par la compagnie, du consentement du gouvernement, à condition que le produit de cette vente, déduction faite du montant qui devra être payé au gouvernement pour assurer

un dividende semi-annuel, au taux de trois pour cent par année, jusqu'au dix-septième jour d'août mil huit cent quatre-vingt-treize inclusivement (1893), sera appliqué, d'après la direction du gouvernement, soit à l'amélioration ou au prolongement du chemin de fer ou à son équipement, ou soit au remboursement du montant dû au gouvernement par la compagnie, et que si, en aucun temps, les actions de la compagnie atteignent une valeur qui, dans l'opinion du gouvernement, rendrait opportune la vente des dites actions ou d'aucune partie de dites actions, sur ce et après avis donné à la compagnie par le gouvernement, demandant que les dites actions ou aucune partie des dites actions soient vendues, et spécifiant le prix minimum auquel les dites actions seront ainsi vendues, la compagnie devra faire offrir en vente et vendre les dites actions conformément à tel avis ; et à défaut de le faire dans un délai raisonnable (lequel délai sera à la discrétion du gouvernement), le gouvernement aura le droit de les vendre en tout ou en partie, à ce prix minimum ou au-dessus, et il en appliquera le produit, comme il est pourvu dans les présentes que ce produit sera appliqué dans le cas de la vente des actions par la compagnie.

10. Que tant que les dites diverses sommes d'argent prêtées comme susdit ou aucune partie d'icelles, où l'intérêt sur ces sommes resteront impayés, aucun hypothèque, privilège ou charge d'aucune sorte ne seront créés sur le chemin de fer ou les biens ou aucune partie des biens de la compagnie ; et la compagnie n'émettra aucune action, en attendant ce remboursement, en sus et au-delà de la somme de cent millions de piastres ($100,000,000), à laquelle ces actions sont maintenant limitées.

11. Que des mesures législatives soient prises pour donner effet à ses résolutions et que l'auteur de ces résolutions ait la permission de présenter un bill pour cet objet.

CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE CANADIEN

Sir CHARLES TUPPER.—M. l'Orateur, en proposant que la Chambre se constitue en comité général pour étudier les résolutions qui ont été proposées relativement au chemin de fer du Pacifique canadien, je désire faire un exposé général de l'état de cette grande entreprise. Je suis profondément pénétré de l'importance de la décision à laquelle la Chambre peut en arriver au sujet des résolutions dont j'ai l'honneur de demander l'adoption. Il y a un an, alors que je remplissais un devoir à peu près semblable, en faisant à la Chambre mon exposé de la position où se trouvait alors le chemin de fer du Pacifique, je me suis hasardé à dire que les plus belles espérances entretenues par les promoteurs de cette grande entreprise dans le parlement, avaient été réalisées, et au delà ; que les travaux accomplis par la compagnie du chemin de fer du Pacifique étaient sans précédent quant à la vigueur avec laquelle ils avaient été exécutés, et quant au succès qui avaient couronné les efforts consacrés à cette œuvre. Je suis heureux, M. l'Orateur, de pouvoir, aujourd'hui, réitérer cette déclaration et dire que la situation qu'occupe la compagnie sous le rapport des progrès de cette grande entreprise, est encore plus forte, plus grande qu'elle n'était quand j'ai fait cette déclaration il y a un an.

A cette époque, j'ai osé affirmer que si la compagnie du chemin de fer du Pacifique Canadien faisait le même progrès dans l'avenir qu'elle avait fait par le passé, nous avions toute raison de croire que la voie serait ouverte d'un océan à l'autre à la fin de 1886. Je suis heureux de pouvoir dire aujourd'hui que, grâce à la vigueur, à la vigueur non ralentie, à l'énergie croissante, avec laquelle cette entreprise a été poussée, nous pouvons déclarer que si dans le futur le progrès égale celui accompli dans le passé, nous pourrons abréger d'à peu près un an la période fixée pour le parachèvement ; que l'on croit maintenant tout à fait praticable l'idée de compléter tous les travaux de cette grande entreprise pour la fin de l'année 1885, et d'ouvrir la voie aux voyageurs et au

trafic dans le printemps de 1886. Je n'ai pas besoin de dire à la Chambre que ceux qui ont suivi les progrès de ces travaux, comme je suis certain que tous les honorables membres de cette Chambre l'ont fait, comprendront l'immense importance qu'il y a pour ce pays de réaliser ce qui est praticable à la date la plus rapprochée possible. Le contrat qui a été adjugé il y a moins de trois ans--parce qu'il n'y a pas tout à fait trois ans que le parlement a ratifié le contrat passé avec la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien—stipulait que le gouvernement devait compléter 428 milles du chemin depuis Port-Arthur jusqu'à la rivière Rouge, et 213 milles depuis Port-Moody jusqu'à Kamloops, soit un ensemble de 641 milles pour le temps fixé par le contrat pour le parachèvement, qui était juillet 1885 Je suis heureux de pouvoir dire que ce que le gouvernement a entrepris de faire sur les parties du chemin qu'il devait construire, sera entièrement complété. Comme je le disais à la Chambre lors de mon dernier discours sur le sujet, afin d'ouvrir la voie au trafic pour le printemps de l'année dernière, il est devenu nécessaire de transférer à la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien une portion des travaux restant à exécuter sur les entreprises 41 et 42, et il fallait aussi exécuter des travaux en vertu des contrats 13 et 25, le premier comprenant les travaux à partir de Port-Arthur, et d'après lequel il restait beaucoup à faire, à cause de la longue période qui a suivi son parachèvement ; l'ouvrage à terminer était nécessaire pour mettre la voie dans la condition où le gouvernement s'était engagé à la placer pour la livrer à la compagnie du chemin de fer du Pacifique Canadien.

J'ai déclaré à la Chambre qu'on avait l'intention de transférer ces travaux à la compagnie du chemin de fer du Pacifique afin que le chemin pût être mis en exploitation au moment où progressaient les travaux du parachèvement, et parce que c'était le seul moyen pratique d'atteindre cet important résultat. Comme vous le savez, M. l'Orateur, d'après le contrat que j'ai déposé sur le bureau, ces arrangements ont été exécutés. La compagnie du chemin

de fer du Pacifique canadien s'est emparé de tous les travaux qu'il y avait à exécuter par les entrepreneurs de la section 42, aux prix stipulés dans leur contrat, moins 15 pour 100 sur les travaux que les premiers entrepreneurs avaient entrepris, qu'ils voulaient exécuter, et auxquels, vu que cela diminuait le coût des travaux qui restaient à faire, le gouvernement et la compagnie ont reconnu que les entrepreneurs avaient droit en justice. En conséquence, ces travaux ont été terminés ou sont à se terminer sous la direction de la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien, aux mêmes conditions et au même coût pour le pays, en vertu des contrats passés avec les entrepreneurs de la section 42. On a aussi convenu de laisser exécuter la partie de l'ouvrage restant à faire sur les sections 13, 25 et 41, par la compagnie, aux plus basses conditions, aux prix que des travaux semblables avaient coûté d'après les dispositions de ces contrats. La somme de $286,000 a été payée pour ces travaux exécutés par la compagnie du chemin de fer du Pacifique Canadien, tout à fait en dehors de son contrat pour tout le chemin. Je puis dire ici que je n'examine pas du tout cette question, parce que le contrat passé avec la compagnie est précisément fait dans les mêmes conditions que ceux passés avec n'importe quels autres particuliers ou entrepreneurs, et n'a aucun rapport au sujet que nous allons discuter.

Je puis dire, à propos des travaux sur les 213 milles depuis Port-Moody jusqu'à Kimloops, que le progrès a été tout à fait satisfaisant. Comme la Chambre le sait bien, les entrepreneurs de ces 213 milles étaient M. Mills et M. Onderdonk, ce dernier intéressé aux deux entreprises. D'une estimation de plus de $9,000,000 environ pour le coût des travaux sur cette section, on a exécuté déjà pour une valeur de plus de $7,000,000, et, avec le nombre d'hommes à leur service et le progrès qu'ils font, nous avons toute assurance que les travaux seront terminés avant le temps fixé par le contrat ; de fait, les lisses seront posées depuis Port-Moody jusqu'à Kamloops, en septembre prochain ; et avant le temps —je crois que je pourrais dire beaucoup avant le

temps—fixé par le contrat, tous les travaux seront parachevés.

Je suis heureux, M. l'Orateur, de pouvoir dire que d'après les autres renseignements que nous avons eus jusqu'à présent, comme je l'ai déjà dit, des travaux pour une valeur de plus de $7,000,000 sur une dépense estimée à $9,000,000, ont été complétés, ce qui fait voir que le coût ne dépassera pas l'estimation que j'en ai déjà faite à la Chambre. Ensuite, la compagnie était tenue, d'après les conditions stipulées au contrat, de construire 650 milles du chemin, depuis Callander jusqu'au Port-Arthur, ainsi qu'une voie depuis la rivière Rouge jusqu'à Kamloops, distance qui, par le tracé actuel, est d'environ 1,250 milles, ce qui fait en tout 1,900 milles au plus près possible. Les convois circulent aujourd'hui sur 1,131 milles, bien qu'il n'y ait pas trois ans d'écoulés depuis que le Parlement a ratifié le contrat en vertu duquel les travaux ont été exécutés. Ces faits ont rapport à la voie principale, mais la compagnie a aussi construit 239 milles d'embranchements sur lesquels les trains circulent, ce qui fait maintenant en exploitation pas moins de 1,370 milles de voie principale et d'embranchements. On a encore exécuté une quantité considérable de travaux sur 160 milles de la voie en sus des 1,131 milles, des travaux d'exécution très difficile, au nord en outre du lac Supérieur. La compagnie emploie actuellement 9,000 hommes à la construction de la partie de la voie qui reste à être complétée dans cette région ; et, comme je l'ai déjà dit, avec la main-d'œuvre et l'outillage qu'elle a à sa disposition pour faire les travaux, nous avons raison de croire qu'il est tout à fait possible de terminer le chemin d'un bout à l'autre pour la fin de 1885.

Maintenant, M. l'Orateur, je puis dire à propos de la nature des travaux, que lorsque le contrat a été passé avec la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien, quelques membres de cette Chambre craignaient qu'on n'eût pas pris les moyens nécessaires pour que le gouvernement pût s'assurer que les travaux seraient exécutés d'une façon aussi parfaite et aussi complète qu'il était désirable. J'ai

répondu à ces critiques que, comme la compagnie construisait pour elle-même et comme le coût de mise en exploitation de la voie devait, pour tout le temps à venir, dépendre de la façon dont les travaux seraient exécutés, nous avions dans ces faits une garantie meilleure que celle que pourrait nous offrir le meilleur type de construction, que les travaux seraient bien exécutés. Je pense, M. l'Orateur que je n'ai pas besoin de dire à cette Chambre que la façon dont la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien a exécuté les travaux est suffisamment satisfaisante pour justifier, comme elle a justifié, l'approbation et l'admiration non-restreintes de tous ceux qui ont visité et examiné ce chemin et qui connaissent quelque chose de la construction des chemins de fer aux Etats-Unis et au Canada. Un grand nombre de personnes ayant pleinement qualité pour juger de la valeur des travaux de la voie ferrée, l'ont parcourue, et elles n'ont exprimé qu'une opinion : c'est que non-seulement les travaux mentionnés au contrat ont été complètement et fidèlement exécutés, mais qu'on a dépassé en tout les stipulations du marché, et qu'on ne peut trouver dans aucune partie de ce continent, un plus beau chemin passant à travers une contrée semblable. L'ingénieur en chef de chemin de fer du Pacifique Canadien, a visité les travaux de temps à autre et il affirme, ainsi que M. Sandford Fleming, ancien ingénieur en chef du chemin de fer du Pacifique canadien, qu'il serait impossible de trouver des travaux exécutés d'une manière plus satisfaisante que celle dont la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadian a accompli les siens. Il est peut-être à désirer que je donne une légère idée du caractère des travaux à exécuter. Depuis la jonction Sudbury jusqu'à Michipicoten, on dit que les travaux sont faciles, le nivellement de la plus grande partie étant fait de sable ; cette distance est de 200 milles. Sur les 140 milles depuis Michipicoten jusqu'au Pic, on dit que les travaux sont d'exécution modérément facile ; les coupes sont généralement dans la glaise ou dans le sable, et quelques-uns dans le roc. Depuis le Pic jusqu'en deçà de 35 milles de Nepigon,

les travaux sont d'exécution excessivement difficile, le nivellement se faisant surtout dans le roc dur ; la distance est de 96 milles. C'est sur ces travaux difficiles que, pour une grande partie, les forces considérables dont j'ai perlé se concentrent actuellement. Pour les 35 milles qui restent jusqu'à Nepigon, les travaux sont d'exécution modérément facile ; le terrassement est à peu de chose près terminé.

Puis, pour ce qui concerne les travaux dans les montagnes Rocheuses, depuis le sommet de ces montagnes jusqu'au pied, on peut dire que les travaux sont généralement difficiles avec, pour de courtes distances, des endroits où les tavaux sont très difficiles ; distance, 45 milles. Du pied des montagnes Rocheuses au pied du mont Selkirk, les travaux sont légers, le pays étant plat ; distance, 30 milles. Depuis le versant oriental du Mont Selkirk jusqu'à l'entrée de la passe de l'Aigle, on peut considérer les travaux comme d'exécution relativement facile pour des travaux de montagnes, le terrassement étant en grande partie fait de gravier ; distance, 64 milles. Le reste de la distance à partir de l'entrée de la passe de l'Aigle jusqu'à Kamloops, 161 milles, nécessite des travaux d'un caractère moyen, les coupes se faisant dans le roc, la glaise et le gravier. Cela fait en tout 780 milles qui restent à être construits au nord du lac Supérieur et partie qui lie l'extrémité de la voie, au sommet des montagnes Rocheuses, avec les travaux que le gouvernement fait exécuter à Kamloops.

Le sommet des montagnes Rocheuses est à une élévation de 5,300 pds., et celui du mont Selkirk, 4, 316. Je dois dire, M. l'Orateur, que jusqu'à ce moment-ci, la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien a fait exécuter ces travaux avec une vigueur qui ne s'est jamais démentie ; et elle n'a, pour ce qui concerne l'exécution du contrat intervenu entre elle et le gouvernement donné aucun sujet de plainte au sujet du mode d'après lequel elle a procédé. Il est bien connu de la Chambre qu'en octobre dernier, la compagnie s'est adressée au gouvernement pour faire garantir l'intérêt sur le

capital non payé de la compagnie — environ $65,000,000. Comme la Chambre le sait, la première proposition demandait une garantie sur toute la somme de $100,000,000 de stock émis, et la compagnie supposait alors—et, de fait, je crois qu'elle avait raison de supposer—qu'on n'éprouverait aucune difficulté à obtenir l'argent nécessaire pour garantir le paiement d'un dividende de 3 pour 100 sur tout le stock, les $100,000,000 en entier. Par la suite on a trouvé la chose impraticable, et on a modifié la proposition présentée de façon à limiter la garantie à tout le stock non payé, les $65,000,000, et à faire déposer entre les mains du gouvernement la balance $35,000,000, et aucune autre partie du stock émis, à moins que la compagnie ne déposât l'argent nécessaire pour fournir la garantie de 3 pour 100.

Je n'aurai pas besoin de discuter bien longuement les raisons qui ont contraint la compagnie à agir de la sorte. Il est parfaitement connu de la Chambre que les fonds de chemins de fer—les voies ferrées transcontinentales et tout ce qui les concerne—ont subi une baisse très prononcée à New-York, qui a mis la compagnie dans l'impossibilité de vendre le reste du stock—vente sur laquelle elle comptait pour obtenir de l'argent afin de parachever le chemin de fer du Pacifique canadien avec la célérité vigoureuse qu'elle a mise à faire exécuter les travaux—à moins d'un sacrifice ruineux. Je n'ai pas l'intention, en cette circonstance, de parler bien longuement des causes qui ont particulièrement affecté le chemin de fer du Pacifique Canadien. Je désire, en faisant un exposé calme, non passionné, de la position des affaires de cette grande entreprise et de la question qui se présente actuellement à la Chambre—éviter autant que possible de soulever aucune question portant un caractère de controverse. Mais je dois dire à la Chambre, ce qui est bien connu, qu'aux Etats-Unis, les gens qui sont intéressés au *Northern Pacific Railway*, au *Central Pacific Railway*, et à l'*Union Pacific Railway*—de fait à toutes les voies qui traversent le continent—les gens qui, il y a quelques années, regardaient l'idée de voir construire un chemin de fer du Pacifique Canadien par

la population du Dominion, comme tout à fait illusoire, et en parlaient comme d'une affaire qui ne devait leur inspirer que fort peu d'inquiétude, ont graduellement, mais finalement et en très peu de temps, changé d'opinion au sujet de cette grande entreprise. Ils ont trouvé que la vigueur mise à l'exécution des travaux a fait du prochain parachèvement du chemin de fer du Pacifique Canadien une question placée bien loin du domaine purement théorique ; et ils ont appris, par l'examen de l'affaire, lorsqu'on a appelé leur attention sur le sujet, que le Canada possède, pour la construction d'un chemin de fer transcontinental, des avantages qui en feraient un rival formidable du *Northern Pacific Railway*, ou de l'*Union Pacific Railway* et du *Central Pacific Railway*.

Et le résultat qu'a eu cette découverte des grands avantages qu'offrirait un chemin de fer du Pacifique Canadien a été d'augmenter l'hostilité active de tous les chemins de fer transcontinentaux—et je puis dire, de toutes les voies qui, aux Etats-Unis, ont des rapports avec ces chemins—au projet canadien. Et je voudrais pouvoir dire que l'hostilité à cette grande entreprise nationale n'a pas eu à subir d'hostilité en deçà de nos frontières, comme elle en a subi au delà ; mais il est bien connu qu'on a tenté de décrier cette grande entreprise—bien plus, de l'abattre même si sa ruine entraînait, si possible, celle du Canada—non seulement à New-York, mais sur le marché de Londres, et avec une détermination vigoureuse, mais, ainsi que je l'ai déjà dit—et je ne désire pas retenir la Chambre bien longtemps sur cette question—le résultat est bien connu—la valeur du stock de la compagnie du chemin de fer du Pacifique Canadien a tellement baissé, qu'il a été impossible à la compagnie d'obtenir de l'argent de cette source, suffisamment pour la mettre en état d'avancer avec rapidité vers l'achèvement de sa grande entreprise.

La Chambre se souviendra que, lorsque le parlement créait les moyens d'exécuter cette grande entreprise, on a dit au gouvernement qui soumettait la demande à la Chambre, que nous accordions une trop forte subvention pour assurer l'exécution de

l'œuvre. On nous a dit qu'en outre des $28,000,000 en travaux que nous étions à exécuter, nous donnions $25,000,000 en argent, et une quantité déraisonnable de terres, alors que nous ajoutions 25,000,000 d'acres, attendu qu'une telle dotation n'était pas nécessaire pour assurer pleinement le parachèvement de l'entreprise. Eh bien! on a estimé cette terre—sans beaucoup de dispute, je puis dire—comme ayant une valeur d'environ $2 l'acre; admettant donc que tout cela fût vrai, cela aurait engagé le Canada à payer pour la construction du chemin de fer du Pacifique, $103,000,000.

Mais voici quelle a été notre réponse—et la chose a été pleinement établie par une expérience ultérieure—que si grande que fût la quantité, si considérable que fût la valeur de ces terres, si grande que fût la valeur qu'elles acquerraient par suite de la construction de cette grande voie ferrée et des embranchements que la compagnie projetait d'y faire, la compagnie ne pourrait pas obtenir de la vente de ces terres l'argent nécessaire pour exécuter l'entreprise. Cela a été abondamment démontré par les faits. Malgré tous les efforts qu'il était possible de tenter pour réaliser la valeur des terres, le temps est arrivé où il est devenu évident que, si grande que fût la valeur de la proprité de la compagnie, il serait impossible, par l'émission seule du capital-actions de la compagnie, d'obtenir les moyens d'exécuter l'entreprise.

Comme je l'ai dit auparavant, les ressources de la compagnie ont diminué de valeur, et si elle jetait sur le marché les $35,000,000 en stock qui lui restent, ce serait un sacrifice par lequel elle n'obtiendrait pas même les moyens qu'elle veut avoir. Je n'ai pas besoin, avec les documents qui vous sont soumis, de parler du mode adopté pour créer les dividendes, garantis sûr le capital-actions. Vous savez que la compagnie a versé $8,710,240 comptant, et vous savez qu'elle a pourvu au paiement de tout l'argent nécessaire pour fournir au gouvernement des garanties complètes qui couvrent celle qu'il donne.

Je ne pense pas qu'il y ait un seul membre de cette chambre ni au dehors qui contestera qu'il est désirable que le gouvernement assure le prompt parachèvement de cette grande entreprise, en accordant le secours demandé. Le gouvernement n'a guère dépassé les capacités d'emprunt ordinaires d'un gouvernement. Naturellement on ne peut soulever d'objection à propos des $8,710,240 qui constituent la garantie pour cinq ans. Cela étant tout à fait en deçà de la limite de la capacité d'emprunt du gouvernement, et ce n'était qu'excéder bien légèrement ce pouvoir—bien que la chose demandât certainement l'approbation de la Chambre et que le gouvernement a toute confiance de la voir approuvée par la Chambre—que d'accepter des garanties qui n'offrent aucun doute pour le paiement d'une partie de l'argent à un jour différé ; ce qui permet, comme on le désirait, de continuer les travaux avec la même vigueur que celle qui a jusqu'à présent caractérisé sa construction. Il y a un autre point sur lequel on pourrait s'attendre que j'appelle l'attention de la Chambre pendant quelques instants, et qui a rapport à la garantie : c'est qu'en outre des bons représentant les terres concédées, qui ont été déposés pour garantir le paiement de l'ensemble de la somme requise comme cautionnement pendant les dix ans pour lesquels le gouvernement se rend responsable, une subvention postale prisée à $3,000,000, a été prise comme partie du cautionnement. Je suis tout à fait sûr que ceux qui se donneront la peine d'examiner cette question, trouveront que le gouvernement était pleinement justifiable d'agir de la sorte—et que de fait ce n'était pas une nouveauté que de faire servir une subvention postale à pareille fin. On savait que nous donnions une subvention postale considérable au chemin de fer du Pacifique aux mêmes taux qu'aux autres voies ferrées ; et qu'en fort peu de temps, advenant le parachèvement de l'ouvrage, et même avant qu'il fût terminé, nous paierons $120,000 comme subvention postale, ce qui représenterait les $3,000,000 qui ont été pris en garantie, sans égard au service de transport que la compagnie avait à faire pour le département de l'in-

térieur en rapport avec l'administration des affaires de la gendarmerie à cheval. Mais à part cela complètement, je dis qu'on sait qu'au taux payé aux autres chemins de fer, la compagnie aura droit à une subvention de pas moins de $204,000 par année, lorsque le chemin sera terminé, pour le transport des malles, ce qui à une date prochaine, représentera un montant beaucoup plus considérable que les $3,000,000 en obligations déposés entre les mains du gouvernement pour assurer la mise en exploitation de la voie pour dix ans—et, comme je le ferai voir dans un instant, c'est une garantie dont, nous le savons aujourd'hui, l'exécution ne sera jamais exigée ; un premier droit sur une autre somme de $5,250.000 en obligations,—la garantie prise était tout à fait suffisante, indépendamment de la subvention postale, pour couvrir la somme entière que le gouvernement était requis de garantir. Il s'est alors agi pour le gouvernement de savoir si, dans le but non de rendre la compagnie du chemin de fer du Pacifique capable d'exécuter son contrat—je désire que la Chambre comprenne tout d'abord que la compagnie du chemin de fer du Pacifique ne désire apporter aucun changement aux dispositions du contrat—que la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien, prenant en considération la propriété qu'elle possède—estimant la valeur qu'elles ont d'une façon plus modérée que celle adoptée par les honorables membres de la gauche, d'une façon à laquelle la Chambre pourra donner son assentiment —en faisant l'estimation la plus modérée de la valeur de ses terres, la compagnie du chemin de fer du Pacifique Canadien sait qu'elle est en état d'exécuter son contrat sans en changer une seule lettre. Il n'y a pas de proposition de soumise aujourd'hui à la Chambre pour changer une seule ligne du contrat passé avec la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien. Il doit rester aujourd'hui ce qu'il était le jour où nous l'avons déposé sur le bureau de la Chambre. Loin de diminuer en valeur. tout le monde sait qu'à chaque nouvelle année la compagnie du chemin de fer du Pacifique Canadien a pris une position de plus en plus forte.

Chacun sait que l'expérience faite dans la vente de ses terres—de trois à quatre millions d'acres—ne permet pas de douter qu'avec cette subvention, elle a d'amples moyens de terminer les travaux, avec les moyens additionnels auxquels elle a déjà pourvu elle même et qu'elle a appliqués à faire progresser la construction. Mais la question qui a été soumise à l'examen de la Chambre et qui a été soumise à l'examen du gouvernement, lorsque la compagnie a demandé au gouvernement cette garantie, à condition de déposer l'argent et les cautionnements qui en représenteraient chaque dollar, était de savoir si on adopterait cette mesure, non afin de permettre au chemin de fer du Pacifique Canadien de faire face à ces obligations et d'exécuter le contrat passé avec le gouvernement, mais pour devancer de plus de cinq ans le temps fixé par le contrat ; et le gouvernement a cru qu'il agissait suivant les meilleurs intérêts du Canada en adoptant les mesures qui, sans dépense et sans risque pour le pays, atteindraient un but aussi grand et aussi désirable que l'ouverture à la population de ce pays de toute cette voie de communication transcontinentale, d'un bout à l'autre, dans ce court espace de temps. On sait très bien qu'en faisant un grand effort, la compagnie du *Northern Pacific Railway* a complété sa voie depuis le lac Supérieur jusqu'à l'Océan Pacifique. On sait bien qu'une fois que le trafic a pris une direction, il est très difficile de l'en faire dévier et de le faire suivre une autre voie ; et nous avons cru que c'était là la première chose à considérer dans l'intérêt du pays—vu que nous regardions ce chemin comme une voie transcontinentale—que de voir à ce qu'à la date la plus rapprochée possible, il y eut une voie de communication pour les voyageurs et pour le trafic, qui traverserait le continent sur le territoire canadien, et de la mettre à même d'appeler pour l'alimenter tous ces voyageurs et tout ce trafic qu'on peut y attirer de notre pays et du pays au sud du nôtre.

Dans ces circonstances, le gouvernement a adopté, en les modifiant quelque peu, les propositions faites par la compagnie et a pris des mesures pour fournir

la garantie. Je n'ai pas besoin de dire à la Chambre que l'affaire a été un fiasco—que toutes les espérances que la compagnie et le gouvernement avaient entretenues—et je puis dire qu'avaient entretenues les capitalistes, sans exception, du Canada, des Etats-Unis et de l'Angleterre—au sujet du résultat prévu et qui devait fournir les moyens requis par la compagnie pour qu'elle fût mise en état de continuer les travaux avec une vigueur et une célébrité qui en assureraient le parachèvement pour la fin de 1885, que toutes ces espérances s'étaient anéanties misérablement. On a vu qu'on était dans l'erreur. Mais si la compagnie était dans l'erreur, si le gouvernement était dans l'erreur, c'est une erreur dans laquelle les financiers et les capitalistes sans exception, et des deux côtés de l'Atlantique, sont tombés parce qu'on n'entretenait aucun doute sur ce que devait être le résultat. Cependant on a activé la guerre dirigée contre le stock du chemin de fer transcontinental ; on a accentué les efforts faits pour amener la baisse du stock de la compagnie du chemin de fer du Pacifique Canadien, et le résultat de tout cela a été que le projet s'est terminé par un fiasco signalé—non-seulement par un fiasco, mais par un désastre.

Car, ainsi qu'on le verra tout de suite, la compagnie s'est trouvée dans cette situation : qu'ayant failli à la tâche d'obtenir une plus-value pour son capital-actions, comme tout le monde pensait qu'elle ferait, elle s'est trouvée dépourvue des $8,710,240 de ses fonds qu'elle avait déposés entre les mains du gouvernement ; c'était un capital paralysé qu'elle aurait pu, dans d'autres circonstances, avoir à sa disposition pour continuer les travaux du chemin. De sorte qu'au lieu d'atteindre le but visé, la réalité s'est trouvée l'exact opposé des prévisions, et la compagnie s'est trouvée dans un embarras plus grand que tous ceux qu'elle avait eu à surmonter pour arriver à un parachèvement rapide et vigoureux des travaux.

C'est dans de pareilles circonstances que le gouvernement soumet les résolutions qui sont maintenant sur le bureau de la Chambre. Et j'espère, après avoir mis devant la Chambre de la façon la plus

franche et la plus ouverte, tout ce qui a rapport à cette compagnie, toutes les opérations qui, autant que j'en puis juger, ont de l'intérêt pour cette Chambre en ce qui concerne la position dans laquelle la compagnie se trouve,—que la Chambre en arrivera à la conclusion que non-seulement le gouvernement est justifiable de soumettre ces résolutions, mais qu'il faillirait à son devoir envers la Chambre et envers le pays, s'il ne soumettait pas les propositions mises sous nos yeux, non pour permettre à la compagnie du chemin de fer du Pacifique Canadien de tirer de nouveaux avantages ou de réaliser de plus fortes recettes de la propriété mise en sa possession, mais pour permettre à la population du Canada de voir terminer avant deux ans cette grande voie transcontinentale, et de profiter de tous les bénéfices qui doivent, d'après les prévisions, provenir de l achèvement vigoureusement prompt de ces travaux.

Maintenant, M. l'Orateur, la compagnie demande que nous remettions à plus tard, ou plutôt que les résolutions demandent qu'il soit permis à la compagnie de remettre à plus tard le paiement des $7,380,912 comme garantie des cinq ans. Mais elle laisse au gouvernement d'amples garanties, ainsi qu'il a été stipulé dans le premier arrangement, pour ce retard Pratiquement, la proposition soumise à la Chambre ne demande qu'un sursis pour le paiement des $2,853,912 qui devaient être versés le premier jour de ce mois. C'est le changement à opérer d'après l'arrangement déjà fait au sujet de la garantie. On propose de retarder le paiement de cette garantie pour cinq ans, et de prêter à la compagnie $22,500,000 à être remboursés le premier jour de mai 1891. Voici comment on peut exposer les conditions de cette avance : D'abord on propose qu'à l'avenir, le paiement pour les travaux exécutés se fasse d'après un principe différent de celui mentionné au contrat. C'est là un changement nominal et non réel dans les conditions du contrat.

Quand le contrat a été conclu, il a été stipulé qu'à l'achèvement de chaque section de 20 milles, la compagnie recevrait son paiement, conformément aux dispositions du contrat, lorsque les 20 milles seraient

terminés ; mais on trouve maintenant que, vu le caractère des travaux à exécuter, il serait impossible en justice pour la compagnie et pour le gouvernement, d'appliquer ce mode de paiement. Qu'on prenne le pays au nord du lac Supérieur, toute la distance offre des conditions faciles de construction jusqu'à ce que vous arriviez aux 95 milles de travaux excessivement difficiles à faire, et si on fait les paiements au prorata,—conformément aux dispositions du contrat,—du nombre de milles construits, il ne resterait pas d'argent pour faire face aux dépenses des travaux à faire sur les 95 milles où l'exécution sera plus particulièrement difficile. Il en est ainsi dans les montagnes Rocheuses, pour les 30 milles qui sont de construction relativement facile ; il n'y aurait pas de proportion gardée relativement aux autres travaux à exécuter.

On propose seulement de faire un changement ayant pour base le principe d'après lequel les paiements sont faits par le gouvernement en vertu de presque tous les autres contrats—je crois pouvoir dire de tous les autres contrats pour les canaux, les chemins de fer et autres travaux de même nature,—qui consiste à payer la valeur des travaux exécutés. Toute la section depuis la jonction Sudbury, point auquel la voie est aujourd'hui rendue, jusqu'à Nipigon, au nord du lac Supérieur, recevra, d'après les mesures prises, une certaine somme d'argent, et au lieu de payer pour chaque 20 milles à mesure que les travaux avancent, ce qui, comme je l'ai dit, vous laisserait sans moyen de terminer les 95 milles sur le parcours desquels les travaux sont d'exécution très difficile, on propose d'adopter le principe suivi pour les paiements à faire en vertu de tous les contrats ayant le même caractère et pour presque tous les travaux exécutés sous la direction du gouvernement, de payer au prorata à mesure que les travaux avancent, et en tenant compte de la valeur de tout l'ouvrage. Il y a une certaine somme d'argent à payer pour tout le parcours.

L'ingénieur en chef fait son estimation du coût de l'ouvrage afin que les paiements se fassent en proportion de la valeur totale des travaux. Quand il est

arrivé à son résultat, il atteste que les travaux faits, comparés à ceux qui restent à faire, justifient le paiement d'une certaine somme d'argent. Comme je l'ai dit, dans l'intérêt du gouvernement aussi bien que dans l'intérêt de la compagnie, il était indispensable de faire ce changement, afin de payer au prorata, comme c'était l'intention, pour les travaux exécutés par la compagnie pour le gouvernement.

Ensuite, M. l'Orateur, on propose d'avancer ces $22,500,000, et n'en pas payer un seul dollar à la compagnie sans que les travaux soient exécutés, en ayant soin de faire la comparaison avec tout le travail qui reste à faire. De sorte que lorsque les $22,500,000 seront épuisés, avec les $12,710,788 de la subvention au comptant qui reste entre les mains du gouvernement, ce dernier aura la certitude que le chemin sera terminé d'une extrémité à l'autre. Voici de quelle façon on peut donner les conditions auxquelles on propose de faire cette avance : D'abord, il y a l'obligation déjà mentionnée, d'assurer le paiement de la garantie à la fin de cinq ans. Ensuite il y a la confiscation de tous les biens de la compagnie, si elle néglige, pendant douze mois, de payer l'intérêt ou le capital. Il y a la défense de grever davantage la propriété à moins que ce ne soit pour le remboursement de l'avance. Il est bien possible—et il peut être plus particulièrement nécessaire de pourvoir à la chose afin de mettre la compagnie en état de se procurer les moyens de payer promptement le gouvernement si l'occasion s'en présentait—on peut, de fait, trouver qu'il est très à désirer de stipuler qu'elle aura le pouvoir de grever la terre concédée pour qu'elle se procure les moyens de se libérer des obligations qu'elle a envers le gouvernement, si l'occasion se présentait. Puis il y a le fait que la balance de $35,000,000 de stock à émettre est retirée du marché. Cela reste entre les mains du gouvernement, et, comme la chose est entièrement sous son contrôle, pas un dollar de ce stock, même si la compagnie employait le montant aux fins stipulées dans le premier contrat relatif à la garantie de 3 pour 100, ne peut être émis sans le consentement du gouvernement, pour les fins du chemin, ou pour rembourser la somme empruntée au gouvernement.

Afin de prendre l'entier contrôle de cette affaire, afin que le gouvernement puisse, dans le cas où la valeur du stock hausserait jusqu'au point où nous saurions qu'il est opportun de le vendre et de faire remettre au Trésor le montant prêté à la compagnie, nous avons le pouvoir de faire la vente de ce stock et de recouvrer le montant dû au gouvernement. Je n'ai pas besoin de parler de la proposition d'abandonner la garantie de $1,000,000 pour la construction vu que je n'ai pas besoin de rappeler aux honorables membres de la gauche que le seul but que nous avions en prenant $1,000,000 pour assurer la construction de travaux dont la valeur s'élève à $100,-000,000, c'était d'obtenir une garantie efficace de la bonne foi de la compagnie, et de nous prémunir contre la possibilité de la voir faillir à la tâche.

La chambre sait que dans tous les contrats que nous faisons, à mesure que les travaux avancent, on a coutume d'abandonner le cautionnement déposé pour la construction des travaux—5 pour cent du cautionnement déposé sont livrés aux entrepreneurs au fur et à mesure que le progrès de l'ouvrage confirme le gouvernement dans la conviction que l'entreprise sera parachevée. Il en a été ainsi dans le cas actuel. En voyant qu'une quantité considérable d'argent qui ne venait pas des coffres du gouvernement, était entrée dans la construction, le gouvernement a cru qu'il ne ferait que causer de l'ennui inutilement à la compagnie en gardant sans la moindre raison ni nécessité, ce $1,000,000, qu'elle a en grande partie droit de recouvrer d'après le principe que nous avons adopté dans les contrats de toutes sortes que le gouvernement a passés. Maintenant je dois dire que c'est là la proposition—de retarder avec ample garantie que le paiement au gouvernement sera fait par la compagnie—de retarder le paiement des $7,380,912 comme garantie, et de faire, au fur et mesure que l'ouvrage avancera, une avance de $22,500,000. On me demandera peut-être si la compagnie a fait voir au gouvernement qu'elle a un droit juste et légitime de demander ce secours pour garantir le parachèvement de cette entreprise d'ici à deux ans.

A ce sujet, je vais mettre sous les yeux de la Chambre un état exact et franc des affaires de la compagnie, tel qu'il m'a été communiqué par elle-même, lequel, je le crois fera disparaître tous les doutes au sujet de la situation dans laquelle elle s'est mise afin de mériter la confiance du gouvernement à qui elle fait cette demande. Je me propose de donner un état des dépenses faites par la compagnie, la source où elle a puisé son argent et ses revenus, lequel état, je pense, convaincra tous les membres de cette Chambre du manque de fondement des déclarations répandues à profusion dans ce pays, à l'effet que les fonds reçus du gouvernement et des sources gouvernementales ont été employés par la compagnie à des fins non mentionnées dans le contrat passé avec la compagnie pour la construction du chemin de fer du Pacifique Canadien ; et que, au lieu de prendre la subvention considérable, libérale et généreuse que le gouvernement a demandé au Parlement de voter, pour la construction de ce chemin, et la placer dans l'exécution de cette grande entreprise, elle a fait servir ces moyens fournis par le gouvernement à des entreprises placées en dehors du chemin de fer du Pacifique Canadien, et qu'elle n'a aucun titre à invoquer pour demander du secours au gouvernement, même pour la fin si avouable d'assurer l'exécution de cette grande entreprise cinq ans et demi avant le temps mentionné au contrat. Voici ce que font voir les états que la compagnie m'a communiqués :

DÉPENSES.

Travaux de construction sur la ligne principale, à l'ouest de Callander, comprenant 1,131 milles de chemin complété		$23,078,929
Travaux de construction sur les embranchements, à l'ouest de Callander, comprenant 269 milles de chemin complété—295		3,759,793
Améliorations aux voies du gouvernement à l'ouest du lac Travers		353,606
Matériaux, rails et approvisionnement	$4,364,839	
Moins avance sur rails	339,285	
		4,025,604
Matériel roulant	$6,130,792	
Steamers pour les lacs	552 251	
Outillage et matériel de construction	187,002	
		6,870,045

Cinq pour cent, dividende sur le stock	2,128,000
Intérêts, etc., sur les bons des terres concédées	372,880
Dépôt en garantie entre les mains du gouvernement	8,710,240
Prolongement depuis Callander jusqu'à Montréal et Brockville	3,270,351
Matériel roulant pour ce que dessus	900 000
Ateliers	516 032
Outils et machines	352 230
Biens fonds pour termini	390,790
Ensemble des dépenses depuis Montréal jusqu'à Kamloops et Brockville	$54,728,500

Avances et comptes recevables pour le prolongement jusqu'au bord de la mer, etc.

Chemin de fer du Sud-Est	1,582,327
Chemin de fer Saint-Laurent et Ottawa	69,900
Chemin de fer Atlantique et Nord-Ouest	156,646
Compagnie des terres du Nord-Ouest du Canada	600,097
Avances aux entrepreneurs qui sont à faire des travaux de construction	600 000
Avances diverses, arrérages aux voitures et autres dépenses incidentes	473,281
Paiements en rapport avec les garanties fournies au gouvernement à la place de la somme de $1,000,000 comptant	484,614
	58,695,363

RECETTES.

Recette nette provenant de la vente du stock	$25,356,828	
Emprunt sur $10 000 000 de stock	4 950,000	
Subvention comptant	12,289,212	
Obligations de concessions de terres	9,029,012	
Vente d'emplacements de villes	477,775	
Revenu net, $1 115 574 reçu	891,875	
		52 994 702
Excédant de la dépense sur la recette		$5,700,663
Déduction des avances, etc., comme ci-dessus		3 966,865
		$1,733,798

Ligne principale et embranchements, entre Montréal et Port-Moody, section Est et Centrale, lignes achetées, embranchements et améliorations sur la ligne du gouvernement à l'ouest du lac Travers.

DÉPENSES.

Ligne principale et embranchements, à l'ouest de Callander, tel que plus haut mentionné		$49,299,097
Lignes achetées—		
Chemin de fer du Canada Central	$2,251,242	
do Q., M., O. et O	180,853	
Améliorations sur ces chemins	770,956	
Chemin de ceinture du Mile-End et Brockville	67,300	
		3,270,351
Matériel roulant		900,000

Ateliers—		
Montréal	$362,820	
Perth	115,628	
Carleton-Place	37,584	
		516,032
Outils et machine		352,230
Terrain pour têtes de ligne et ateliers		390,790
Ensemble des dépenses		$54,728,500

RECETTES PAYÉES AU COMPTANT.

Ligne principale et embranchements à l'ouest de Callander, comme ci-dessus mentionné	$21,795,999	
Revenu net—$1,115,574	891,875	
		22,687,874
Excédant des dépenses sur ses recettes		$32,040,626

Ligne principale, embranchements et extension, d'un océan à l'autre, sections Est et Centrale, lignes achetées, embranchements, améliorations sur la ligne du gouvernement à l'ouest du lac Travers, et avancés sur les lignes menant à l'océan, etc.

DÉPENSES.

Ligne principale et embranchements entre Montréal, Brockville et Kamloops, comme plus haut mentionné		$54,728,500
Chemin de fer du Sud-Est	$1,582,327	
do St-Laurent et Ottawa	69,900	
do Atlantic et North-Western	156 646	
Compagnie canadienne des terres du Nord Ouest	600,097	
Avance aux entrepreneurs pour la construction	600,000	
Diverses avances et arrérages payés aux voituriers et autres frais dépendant du trafic, etc	473,281	
Payé pour les garanties versées entre les mains du gouvernement au lieu de $1,000,000 d'argent comptant	484,614	
		3,966,865
Ensemble des dépenses		$58,695,365

ARGENT REÇU AU COMPTANT.

Ligne principale et embranchements entre Montréal, Brockville et Kamloops, comme plus haut mentionné	$22,687,874
Excédant des dépenses sur les recettes	$36,007 491
Avances déduites	3,966,865
	$32,040,626

Je me propose maintenant de passer un peu en revue la nature de ces dépenses. Mais avant que je fasse, on peut me demander quelle preuve j'ai que c'est là un état exact des dépenses et des recettes de la compagnie.

Et, m'attendant à voir se présenter cette question, je crois, bien que je fusse naturellement obligé d'accepter le rapport de la compagnie comme un état juste et exact de ses recettes et de ses dépenses réelles, je crois, dis-je, qu'il était raisonnable, dans une affaire aussi importante, que l'on fût capable de donner au parlement les renseignements les plus abondants et les plus fidèles, et de faire voir, d'une façon certaine, que l'on ne devait pas douter de l'exactitude des rapports déposés entre mes mains et qui concernent les dépenses et les recettes de la compagnie, et à cette fin, le gouvernement a nommé un des comptables les plus compétents du service civil, déjà employé par l'ancien gouvernement au règlement de questions financières de la plus grande importance comme un des hommes le plus capables que l'on put trouver ; je veux parler de M. Miall, sous-ministre du revenu de l'intérieur, que le gouvernement a envoyé à Montréal avec Monsieur Schreiber, l'ingénieur en chef, qui, par la connaissance qu'il avait de toute la question, pouvait rendre des services précieux dans une enquête de ce genre. Ils devaient faire des livres et des états fournis par la compagnie, une enquête qui témoignât, au delà de tout doute, de l'exactitude des rapports mis entre mes mains.

Je me permettrai de lire un extrait du rapport de ces messieurs, lequel, je crois, donnera satisfaction complète sur cette question.

M. BLAKE : Je suppose que l'honorable ministre a l'intention de déposer ce rapport sur le bureau de la Chambre.

Sir CHARLES TUPPER : Oui, je vais déposer ce document sur le bureau de la Chambre. Mais, M. l'Orateur, comme ce document est important, je ferai aussi bien de lire la correspondance qui a été échangée. Voici la lettre que j'ai adressée à ces messieurs :

OTTAWA, 28 janvier 1884.

CHERS MESSIEURS,—Je vous prie de vous rendre à Montréal le plus tôt que vous pourrez, dans le but d'examiner les livres et les comptes de la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, autant qu'une telle enquête est nécessaire pour vous permettre de vérifier certains rapports de recettes et de dépenses qui nous ont été présentés à mes collègues et à moi, par cette compagnie.

Je sais qu'un apurement détaillé et complet prendrait des semaines, sinon des mois. Ce n'est pas ce que l'on veut. Mais vous êtes prié de faire une enquête telle que la ferait un homme d'affaires prudent avant d'avoir prêté des capitaux ou avant de jeter les bases d'une société avec une maison de commerce respectable. Je vous envoie ci-inclus une copie des rapports de la compagnie.

Je suis votre tout dévoué,

CHARLES TUPPER.

Voici le rapport que ces messieurs ont fait à leur retour :

OTTAWA, 2 février 1884.

A l'honorable Sir CHARLES TUPPER, C. B., CC. M. G.,

Ministre des chemins de fer et des canaux.

MONSIEUR,—Conformément aux instructions contenues dans votre lettre du 28 janvier, nous nous sommes rendus à Montréal dans la matinée du même jour.

A notre arrivée aux bureaux de la compagnie du chemin de fer du Pacifique Canadien, on nous dit que le président était temporairement absent de la ville. Mais après avoir fait connaître à M. Drinkwater la nature de notre message, il mit immédiatement une salle à notre disposition et nous dit que tous les livres, comptes et pièces justificatives seraient volontiers livrés à notre inspection.

Il fit ensuite venir le comptable en chef de la compagnie (M. Ogden) et lui dit de se tenir prêt, ainsi que tout le personnel, à donner toute l'aide ou tous les renseignements nécessaires ; puis, nous avons immédiatement commencé notre enquête. Nous avons constaté que les livres de la compagnie, dont la tenue est sous la haute surveillance de M. Odgen, étaient sans défaut, quant au système et aux détails, de sorte que nous avons éprouvé bien moins de difficultés que nous nous y attendions, à établir les bases de nos opérations.

En suivant ce procédé d'analyse familier aux comptables, nous avons obtenus des détails suffisants, non-seulement pour vérifier les chiffres présentés par M. Stephen, mais aussi pour examiner chaque sous-titre en détail, lorsqu'un tel examen était jugé opportun, et prouver que les résultats généraux avaient été obtenus sans qu'il fût nécessaire de manipuler mal à propos les comptes, mais seulement en regardant aux entrées faites selon l'ordre chronologique dans les différents livres.

Nous ne désirons pas vous mettre sous l'impression que la nature des dépenses entrées sous chaque sous-titre a beaucoup attiré notre attention. Un tel examen aurait nécessairement pris un temps beaucoup plus considérable que celui dont nous pouvions disposer, et nous aurait fait outrepasser les bornes qui nous avaient été consignées. Nous n'avons pas non plus examiné la question de la distribution des actions.

Quant aux résultats de l'enquête, néanmoins, nous n'hésitons pas du tout à exprimer l'opinion que les états fournis par le président et que l'on nous fait vérifier, représentent fidèlement l'état actuel des affaires de la compagnie telles que les livres les font connaître.

Il est entendu que si l'on a besoin de nouveaux renseignements relativement à certains articles spéciaux, les livres seront encore ouverts à nos recherches toutes les fois que vous en déciderez ainsi ou que vous le désirerez.

Les livres des syndics chargés des bons représentant la valeur des terres concédées, ont aussi été mis à notre disposition pour qu'il nous fût permis de les examiner, et nous avons constaté qu'ils étaient conformes au rapport fait par le président.

Nous avons l'honneur d'être, monsieur,

Vos obéissants serviteurs,

COLLINGWOOD SCHREIBER,

E. MIALL.

Maintenant, M. l'Orateur, après avoir fait connaître à la Chambre les moyens que nous avons pris pour vérifier les rapports de la compagnie, il me sera permis d'attirer pendant quelques instants son attention sur la nature de ces dépenses. D'abord, on ne peut pas avoir de doute au sujet de la dépense de $23,078,929 sur la ligne principale, depuis Callander jusqu'au sommet des montagnes Rocheuses. Puis, nous arrivons à la dépense de $3,759,798, pour les embranchements d'Algoma et de la division ouest, dont il n'y a que 295 milles en construction.

Je crois, M. l'Orateur, qu'il n'y a pas de député qui ne dise que, dans l'intérêt du Canada, il serait impossible de trouver un objet auquel la compagnie du chemin de fer du Pacifique Canadien pût appliquer son argent d'une façon plus utile au succès de l'entreprise, ou à l'établissement et au développement du grand Nord-Ouest. Chaque mille de ces embranchements, construit sans aucune subvention du gouvernement, est propre, dis-je, à servir les fins que le gouvernement voulait atteindre en passant le contrat, c'est-à-dire, le développement et le progrès du pays ; et cela, peut-être, bien plus immédiatement, sous plusieurs rapports, qu'une partie de la ligne principale elle-même.

Il n'est pas nécessaire que je retienne la Chambre à propos de ce crédit de $4,025,604 affectés à l'achat de matériaux. Ces matériaux sont des lisses et autres objets nécessaires à la construction des tra-

vaux. Le matériel roulant $6,180,702, fait naturellement partie du contrat passé pour la ligne principale entre Callander et Port-Moody ; cette somme est exigée en vertu du contrat, et chaque dollard est directement employé aux fins pour lesquelles le contrat a été passé.

La dépense de $552,251, pour les steamers des lacs, a aussi été faite dans le but de faciliter le transport du trafic et le commerce du pays, et, en même temps, dans le but d'encourager la construction de la partie qui reste encore à faire. Le matériel, l'outillage et les machines employés à la construction sont, naturellement, des accessoires, soit $187,000, faisant, pour cette partie, $6,870,045, montant à propos duquel il est impossible, je crois, de faire des observations.

Nous avons ensuite un dividende sur le capital-actions, soit $2,128,000, lequel, naturellement dépendait de la vente du capital-actions et était nécessaire pour permettre à la compagnie de réaliser les $25,356,828 obtenus par la vente de ce capital-actions dans le but de construire le chemin. Les intérêts, etc, payés sur les bons représentant la valeur des terres concédées, soit $372,000, ont été, naturellement, une dépense nécessaire pour réaliser l'argent que la compagnie a retiré de la vente de ses terres. La garantie de $8,710.240 déposée entre les mains du gouvernement a été une dépense faite dans le même but que le paiement du dividende sur le capital-actions, c'est-à-dire. dans le but de réaliser des fonds pour l'exécution du contrat.

Le prolongement de Callander à Montréal et Brockville, $3,270,351 ; matériel roulant, $900,000 ; ateliers, $516,032 ; outils et machines, $352,230, et terrains pour têtes de ligne, $390,790, seront, je crois, regardés, par toute personne à laquelle cette question est familière, comme des dépenses des plus utiles à la compagnie du chemin de fer du Pacifique Canadien.

Tout le monde sait, M. l'Orateur, que pour la construction d'une grande ligne transcontinentale, il était de la plus haute importance, vu la nature de l'entreprise, et pour en assurer le succès, qu'on

ne commençât pas les travaux à un endroit inconnu, tel que Callander, que les capitalistes du monde n'auraient pu connaître ; il était, dis-je, on ne peut plus important pour le succès de l'entreprise, afin d'obtenir la confiance du public pour nous permettre de la terminer et d'en retirer des bénéfices lorsqu'elle le serait, que l'on fixât cette tête de ligne à Callander, en descendant jusqu'à la ville de Montréal, où l'on pouvait raisonnablement et honnêtement prétendre qu'il y avait une ligne interocéanique, s'étendant de l'Atlantique au Pacifique.

Je crois, M. l'Orateur, que je ne serai pas obligé de parler longtemps pour montrer que, dans les intérêts du Canada et de la compagnie du chemin de fer du Pacifique Canadien, il était impossible de faire une dépense plus propre à rapporter des avantages au pays et à cette entreprise, que la dépense faite pour amener la tête de ligne de Callander à Montréal. Cela constitue une dépense de $54,728,-500, à propss de laquelle, je crois, on ne différera pas d'opinion.

Puis, il y a d'autres crédits formant en tout la somme de $3,966,865, pour avances et comptes recevables ; et ces crédits sont dans une position quelque peu différente. Il est parfaitement vrai qu'ils sont compris, et l'on peut les croire raisonnablement compris, dans la charte de la compagnie. Cette charte stipule qu'il y aura un prolongement jusqu'au bord de la mer, et l'argent payé au Saint-Laurent et Ottawa et au Sud-Est, l'a été pour acheter les obligations de ces chemins ; et, naturellement, ce sont des dépenses faites à propos par la compagnie dans le but de se rendre à l'Atlantique par Montréal. L'acquisition de la charte de l' " Atlantic et North-Western " et les dépenses considérables que l'on a faites, en vertu de cette charte, pour raccorder le chemin de fer du Pacifique Canadien au Grand-Tronc, au moyen d'un ligne construite autour de la montagne de Montréal, sont, naturellement, autorisées par la charte de la compagnie.

Les dépenses faites par la compagnie dans le but de s'assurer un droit de contrôle sur le chemin de fer du Sud-Est, ont été faites, naturellement, dans le

but de lui permettre d'attirer au chemin de fer du Pacifique Canadien le trafic des bords de l'Atlantique, soit de New-York, de Boston, de Portland, de Saint-André, de Saint-Jean ou d'Halifax. Nous, habitants des provinces maritimes, désirons beaucoup, lorsque nous examinons cette question, que la compagnie prolonge son chemin jusqu'à un port canadien ; et je suis heureux de savoir que la compagnie du chemin de fer du Pacifique Canadien considère qu'il est de la plus haute importance pour elle, d'atteindre les bords de la mer par la ligne la plus courte possible qui aboutirait à un port d'hiver en Canada. Les dépenses faites à ce sujet—soit pour opérer un raccordement avec le chemin de fer International, et obtenir ainsi la ligne la plus courte possible qui partirait d'un port canadien ouvert pendant toutes les saisons de l'année—sont, d'après moi, des dépenses auxquelles seront trop heureux d'applaudir tous ceux qui désirent voir cette grande ligne transcontinentale réussir à transporter le trafic de toutes les parties du pays.

On peut dire que la compagnie vise aussi à atteindre Portland, Boston et New-York. Supposons qu'il en soit ainsi. Je prétends que la compagnie du chemin de fer du Pacifique Canadien manquerait à son devoir envers le Canada si, en exécutant les travaux gigantesque qu'elle a entrepris, elle ne prenait pas tous les moyens raisonnables de transporter sur un chemin de fer canadien qui traverserait le continent, tout le trafic qu'elle pourrait tirer des ports américains. Dans ces circonstances, je crois que les dépenses seront approuvées par les hommes d'affaires—et je suis sûr qu'elles le seront par les hommes qui exploitent des chemins de fer—et qu'ils les considéreront comme des dépenses faites utilement et avec prudence. Je regrette seulement que, lorsque la compagnie a acquis un chemin de fer qui la met en communication avec la ville de Montréal, elle n'ait pas acheté le chemin qui l'aurait mise en communication avec le véritable port océanique du Canada pendant l'été, la ville de Québec ; et bien que, par Montréal, elle soit en communication avec l'océan, cette compagnie jugera à propos, je crois, de

s'assurer des communications directes avec le grand port océanique du Canada, pendant l'été, le port de Québec ; je crois que ses intérêts le lui commandent. On prendra, je n'en doute pas, tous les moyens possibles pour atteindre ce but important. Lorsqu'elle aura adopté la ligne la plus courte pour atteindre l'océan, ligne par laquelle on pourra se rendre plus promptement aux ports des provinces maritimes que par l'Intercolonial, et lorsqu'elle aura réuni les tronçons que l'on a projetés en rapport avec cette question, j'espère que la compagnie ne s'arrêtera pas là ; j'espère qu'elle ne s'arrêtera pas au port d'été de Québec ; mais, qu'après avoir pris en considération l'importance qu'il y a d'avoir en cette dernière ville, comme elle l'aura, un grand port océanique d'été et l'importance d'avoir un port canadien ouvert pendant toute l'année, l'hiver et l'été elle ne s'arrêtera que lorsqu'elle aura établi des communications avec Saint-Jean, Halifax, Saint-André, et, en dernier lieu, Louisbourg.

Je prétends, M. l'Orateur, que lorsque le chemin de fer aura atteint le port de Louisbourg, il sera de l'intérêt de tout homme qui a des lettres à expédier ou qui désire prendre le moins de temps possible pour faire le trajet de Londres à New-York, de passer par ce port, et je prétends que ce fait oblige la compagnie, dans l'intérêt de cette grande entreprise nationale, de ne pas manquer de prolonger son chemin même jusqu'en cet endroit, qui sera la dernière tête de ligne qu'il pourra atteindre. Et je n'hésite pas à dire que la distance entre Montréal et Halifax peut, en hiver, être abrégée, au moyen des projets énoncés, de façon à permettre de croire que la compagnie verra qu'il est de son intérêt, jusqu'à ce qu'elle ait atteint Louisbourg, de faire d'Halifax en toute saison, à tout événement en hiver, le grand port d'expédition de grain du chemin de fer du Pacifique Canadien.

Relativement aux $600,000 d'actions souscrites par la compagnie du chemin de fer du Pacifique Canadien au capital de la compagnie canadienne des terres du Nord-Ouest, cette question est dans les mêmes conditions que plusieurs autres semblables.

Pourquoi a-t-elle souscrit $600,000 d'actions au capital de la compagnie des terres du Nord Ouest ? Tous ceux qui ont examiné la conduite de la compagnie, savent qu'elle a vendu une grande étendue de terre à la compagnie canadienne des terres du Nord-Ouest, et il devint indispensable de souscrire le capital-actions de cette compagnie, il devint indispensable de le placer de façon à lui donner sa pleine valeur, dans le but de faire réussir les opérations de la compagnie, et ainsi, de lui donner les moyens de favoriser la construction du chemin de fer du Pacifique Canadien. Une avance de $600,000 fut faite aux entrepreneurs de la construction des travaux. Cette Compagnie comprenait un grand nombre de membres de la compagnie du chemin de fer du Pacifique Canadien, sinon tous les membres, ainsi que plusieurs autres personnes qui étaient disposées à constituer une compagnie pour entreprendre la construction des travaux qui furent exécutés par elle.

En réponse à la demande de l'honorable chef de la gauche, j'espère déposer sur le bureau de la Chambre, dans le cours de la journée de demain, le contrat passé avec cette compagnie, lequel fera connaître son véritable caractère ; mais je puis dire que tant que cette compagnie et la compagnie du chemin de fer du Pacifique Canadien, réunies, eurent les moyens de pousser les travaux avec vigueur, elles ne s'arrêtèrent pas. Mais lorsque le temps fut arrivé où, vu la difficulté d'approcher du marché monétaire, à New-York, et vu la dépréciation de la propriété de la compagnie, il devint impossible d'obtenir les moyens de continuer les travaux, la compagnie recourut au principe des garanties afin qu'il lui fut permis d'avoir des fonds d'une autre source ; elle arrêta ses comptes avec la compagnie de construction, à laquelle, paraît-il, elle avait alors fait pour $600,000 d'avance. Puis, il y a un compte d'avances diverses, de frais de voituriers et autres choses, lequel se monte à $473,281 ; ce sont là des dépenses incidentes qui se font dans toute grande entreprise de ce genre.

Le montant suivant est une somme de $484,614

payée en rapport avec les garanties déposées entre les mains du gouvernement, au lieu du dépôt de $1,000,000 pour garantir la parfaite exécution du contrat. Comme la Chambre le sait, le gouvernement a consenti à abandonner le dépôt en argent de $1,000,000 pour accepter $1,680,000 des obligations du chemin de fer Credit-Valley. Mon prédécesseur, l'ancien ministre des travaux publics, le ministre des travaux publics actuel et moi, avons jugé à propos, afin de donner de nouveaux avantages aux entrepreneurs pour leur leur permettre de compléter leurs travaux, de substituer au dépôt en argent des propriétés, ou une garantie d'une autre nature ; et cet acte du gouvernement était simplement conforme au système ordinairement adopté par l'ancien gouvernement et par le gouvernement actuel relativement à tous les autres contrats. Et je suppose, plutôt, je sais, que cette somme de $484 614 représentait des actions du chemin de fer Credit-Valley appartenant à M. Stephen, et si ce dépôt est abandonné, cet argent reviendra à la compagnie du chemin de fer du Pacifique, qui l'emploiera à l'exécution de ses travaux.

Maintenant, M. l'Orateur, après avoir fait connaître d'une façon aussi brève que possible la nature de ces dépenses, je me propose de faire voir d'une façon un peu plus détaillée dans quel état se trouvent les comptes. Sur la ligne principale, entre Callander et Port Moody—sur les sections Est et Centrale—les dépenses suivantes ont été faites, y compris les améliorations faites sur la ligne du gouvernement à l'ouest du lac Travers :

Lignes principales, entre Callander et Port-Moody, sections Est et Centrale, y compris les améliorations faites sur la ligne du gouvernement, à l'ouest du lac Travers.

DÉPENSES.

Construction	—Division	du lac Nipissingue..	$ 3,240,971	
do	do	du Lac Supérieur...	2,299,783	
do	do	ouest................	17,529,175	
				$23,078,929
Equipement	—matériel roulant..	....	$ 6,130,792	
do	vapeurs	....	552,251	
do	outillage	....	187,002	
				6,870,045

Matériaux en mains—combustible........	$ 259,646	
do matériaux en général	843,907	
do lisses, traverse, etc...	1,639,792	
Matériel pour construction........	1,621,494	
	$ 4,364,839	
Moins, avance sur les lisses, ...	339,235	
		4,025,604
Amélioration sur les lignes du gouvernement à l'ouest du lac Travers........		353,606
Cinq pour cent, dividende sur le capital-actions	$ 2,128,000	
Intérêt, etc., sur les bons des terres concédées........	372,880	
Dépôt en garantie entre les mains du gouvernement........	8,710,240	
		11,211,120
Ensemble des dépenses........		$45,539,304

ARGENT REÇU AU COMPTANT.

Subvention payée au comptant par le gouvernement........	$12,289,212	
Produits de la vente des bons des terres concédées........	9,029,012	
Produits de la vente des emplacements de ville........	477,775	
		$21,795,999
Excédant des dépenses sur les recettes........		$23,743,305

Dans ces circonstances, j'espère que nous avons entendu le dernier mot, soit dans cette Chambre ou ailleurs, au sujet du faux rapport—J'en ai prouvé la fausseté par les chiffres que j'ai cités à la Chambre, —que cette compagnie a pris l'argent obtenu du gouvernement en vertu d'un contrat, dans le but de construire une ligne de chemin de fer de Callander à Kamloops, et l'a dépensé dans des entreprises étrangères au chemin de fer du Pacifique Canadien. Je crois que nous devrions avoir réglé ce point en litige, si nous ne l'avons pas encore fait.

Je me permettrai d'attirer pendant un instant l'attention de la Chambre sur la propriété qui devra être sujette au privilège. La compagnie du chemin de fer du Pacifique Canadien a des propriétés qui, si elles étaient vendues raisonnablement, lui permettraient de terminer ses travaux sans l'aide de qui que ce soit. Etant chargée d'une entreprise qui, la chose est indiscutable, s'est posée sur une entreprise

assise sur de saines bases commerciales, cette compagnie peut dire qu'en vendant raisonnablement la propriété qu'elle possède, elle n aura pas besoin de l'aide de qui que ce soit. Elle peut dire au gouvernement : nous pouvons nous en tenir à notre contrat : nous pouvons, avec nos 9,000 hommes qui travaillent aujourd'hui près du lac Supérieur, nous pouvons restreindre nos dépenses, et, vers le 1er mars 1891, nous pourrons vendre assez de terrains et en retirer tout ce qu'il nous faut pour continuer nos travaux Nous aurons les moyens d'exécuter notre contrat ; mais si vous désirez que ces grands travaux soient terminés vers la fin de 1885, nous ne vous demandons pas de nous faire un nouveau don, mais nous vous demandons de nous avancer, à mesure que les travaux s'exécuteront, la somme de $22,500,000 pour terminer l'entreprise.

J'ai dit en premier lieu à la Chambre que la compagnie ne demandait pas un seul dollar de subvention de plus pour exécuter le contrat qu'elle a fait avec le gouvernement. J'ai dit à la Chambre que la compagnie avait la plus forte confiance dans la valeur de la subvention déjà donnée ; qu'avec le montant qu'elle pouvait avoir du dehors et qu'elle a déjà eu, elle avait les moyens d'exécuter son contrat. Mais, bien qu'elle ne demande pas à la Chambre de lui donner un seul dollar de plus, elle nous demande de se servir du crédit de ce pays, lequel, grâce à l'administration de mon collègue, l'honorable ministre des finances, n'a jamais été dans une meilleure position ; elle nous demande, dis-je, de se servir du crédit du pays pour obtenir les moyens d'exécuter cette grande entreprise nationale vers la fin de 1885 ; et cela, sans imposer même l'ombre d'un nouveau fardeau sur le gouvernement ou sur le pays pour ce qui concerne le remboursement de chaque dollar lorsque l'entreprise sera terminée, le 1er mai 1891.

Je prétends que si c'est la position dans laquelle se trouve la compagnie—et je crois j· puis me permettre de dire, que les honorables membres de la gauche ne contrediront pas la force de cette position, ne mettront pas en doute le fait que la garantie

offerte au gouvernement pour amener le paiement de cette avance temporaire afin de permettre à la compagnie de terminer promptement ces grands travaux nationaux, est amplement suffisante—si, dis-je, telle est la position de la compagnie, nous ne devons pas hésiter un seul moment à appuyer sa demande.

Permettez-moi d'attirer pendant un moment l'attention de la Chambre sur la propriété affectée à ce privilége par la compagnie du chemin de fer du Pacifique Canadien. J'ai déjà dit que, soit que l'on manque de payer les $7,500,000 à la fin de cinq ans pour couvrir la garantie, ou de payer le montant le 1er mai 1891 ; si, le 1er mai 1892, chaque dollar d'intérêt et chaque dollar du principal de cette avance ne sont pas remboursés au gouvernement, la compagnie propose que nous devenions immédiatement possesseurs de tout ce qui appartient au chemin de fer du Pacifique Canadien.

Qu'est-ce que cela comprend ? Cela comprend tout ce qui appartient, depuis la tête de ligne océanique, à Montréal, jusqu'à Port-Moody, sur le Pacifique ; cela comprend la ligne pour laquelle il a été payé plus de $8,000,000 entre Montréal et Callander ; cela comprend la ligne sur laquelle il a été dépensé plus de $2,000,000, l'embranchement d'Algoma, Mills ; cela comprend les 260 milles d'embranchements du Nord-Ouest : cela comprend les trois magnifiques vapeurs que la compagnie met entre Algoma-Mills et Prince-Arthur, et cela comprend les 21,246,000 acres de terres qui restent à la disposition du gouvernement.

Je ne développe pas cette question, car je ne crois pas qu'un seul membre de cette chambre puisse dire que la garantie n'est pas assez grande, que la valeur de la propriété engagée n'est pas assez considérable, et qu'il est possible qu'il y ait danger que nous ne soyons pas remboursés de chaque dollar du principal et intérêt avancés à cette compagnie ; c'est une question qui ne souffre pas de discussion.

Je puis dire que, de la ligne principale, depuis Montréal jusqu'à Port-Moody, 2,886 milles, ce chemin comprendra 112 milles d'embranchements

appartenant aux lignes construites entre Montréal et Callander, ainsi que 395 milles d'embranchement au Nord-Ouest, soit 3,393 milles de chemin.

Examinons un instant la nature de cette garantie. Toutes les dépenses que le chemin entre Montréal et Callander doit payer sont de $5,333,333. Les concessions de terres gagnées par la compagnie et non vendues à l'heure qu'il est, comprennent 10,002,305 acres, et celles non gagnées, 11,244,295 acres, soit 21,246,600 acres de terre concédées auxquelles la compagnie aura droit lorsque le chemin sera terminé, sans compter celles qu'elle a vendues. Ce terrain est affecté à un privilége de $5,000,000, qui figure comme garantie pour l'exploitation du chemin ; et, comme je l'ai déjà dit à la Chambre, nous ne nous proposons pas, par les résolutions, d'abandonner ce privilége. Je crois qu'il y a dans certain quartiers, de grandes erreurs à ce sujet. On ne demande pas, par ces résolutions, d'abandonner ces cinq millions de bons représentant la valeur des concessions de terres, lesquels sont en la possession du gouvernement comme garantie pour l'exploitation de la ligne pendant dix ans. Je puis dire que c'est là plutôt une question d'opinion que toute autre question, en ce qui concerne le gouvernement. Nous désirons que le contrat reste comme nous l'avons fait, et partant, nous n'avons pas l'intention d'abandonner ce privilege, quoique nous soyons parfaitement certain qu'il n'est pas nécessaire de retenir un seul dollar de ces cinq millions de bons comme garantie, puisqu'il est déjà démontré que, bien que ce chemin ait éprouvé les plus grands obstacles possibles, et bien que les différents tronçons, qui le composent ne soient pas réunis, ses revenus réels ont été d'environ $978,000 pendant les derniers neuf mois. Ce chemin, une fois construit, aura une grande valeur, nous n'avons aucune raison d'en douter, réalisera cette année, des bénéfices réels qui excèderont de beaucoup les dépenses faites pour son exploitation ; et, lorsqu'il sera livré à la circulation d'une extrémité à l'autre, il est parfaitement évident que le chemin de fer du Pacifique Canadien sera établi sur des bases parfaitement

solides, au point de vue du commerce, et qu'il sera considéré comme un des meilleurs chemins de fer que l'on puisse trouver dans le pays.

Examinons un peu plus attentivement ce que ces 3,393 milles de chemin représentent. J'ai déjà dit que toutes les concessions de terres de la compagnie, les 21,246,000 d'acres entre les mains du gouvernement, outre la légère partie requise pour régler la question des bons non reçus, constitueront une garantie pour le gouvernement ; et tout l'argent provenant de cette source, ira directement au gouvernement.

Les bons émis représentant la valeur des concessions de terres forment un montant de $10,000,000. On a détruit ou annulé pour $6,667,000 de ces bons. $846,000 sont entre les mains de compagnies de terres, contre des versements non encore échus sur des achats, ce qui forme $7,513,000 de bons qui sont ou annulés ou qui seront entre les mains de compagnies de terres tant qu'elles n'auront pas fait l'achat des terres ; et alors, ils seront remboursés ; ce qui laisse, entre les mains du public, une balance de $2,487,000. La balance des sommes non encore échues sur des achats de terrain faits par des particuliers, laquelle balance est applicable au rachat de ces bons, est de $1,363,500, laissant en tout $1,123,-500 dont on n'a pas disposé. De sorte que, lorsque l'on aura disposé de ces $1,123,500 de bons représentant la valeur des concessions de terres, les 21,246,600 acres de terre resteront en entier et représenteront simplement les garanties entre les mains du gouvernement, ou l'argent qu'il retirera à mesure que les terres seront vendues. Ainsi, le gouvernement deviendra en possession de 21,246,600 acres de terre et de 3,393 milles de chemin.

Supposons une éventualité improbable, je ne dirai pas improbable, je dirai impossible. Il n'est pas dans le pays, un homme intelligent qui ne sache pas qu'avec un privilège si insignifiant sur une aussi belle propriété que celle dont j'ai parlé, il est impossible que chaque dollar du principal et chaque dollar de l'intérêt ne soient pas payés entre les mains du gouvernement avant qu'il se soit écoulé un délai de douze mois ; il est impossible qu'il se produise d'autre résultat.

J'aurais pu me dispenser immédiatement et pour toujours d'examiner plus longtemps cette question, s'il n'avait pas été juste, en même temps, d'en examiner une partie qui, je crois, n'a peut-être pas encore éveillé l'attention publique ; je veux parler de la position dans laquelle serait le pays, si la compagnie retardait de douze mois le paiement du dernier dollar de cet argent avancé pour l'aider, ou de l'intérêt à cinq pour cent.

J'ai parlé des terres et du chemin de fer. M. l'Orateur, que nous coûtera ce chemin, supposant que demain, après la conclusion de cet arrangement, la compagnie ferait défaut ? quelle serait notre position, en supposant que la compagnie abandonnerait ses travaux demain ? Et, M. l'Orateur, il importe peu que la compagnie fasse défaut maintenant ou à la veille de terminer ses travaux ; la position sera la même, en tant que ces chiffres sont concernés. Je vous ferai voir ce que ces 3,393 milles de chemin coûteront au peuple de ce pays, dans l'hypothèse impossible où la compagnie manquerait à ses engagements. Je vais mettre le terrain des deux côtés du compte ; le terrain que la compagnie a vendu et qui lui a rapporté un bénéfice net de $2.36 l'acre sur 3,753,400 acres. Cependant, dans le but de me conformer autant que possible aux opinions des honorables messieurs de la gauche relativement à la valeur de ces terres, je dirai qu'elles valent $2 l'acre. Si nous disons que la subvention de 25,000,000 d'acres de terres faite à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique vaut $2 l'acre, cela forme $103,000,000, avec ce que nous payons en argent comptant, et ce que nous avons payé en chemins de fer terminés ; et c'était là, je crois, le calcul que faisaient avec plaisir les honorables membres de la gauche. Maintenant, M. l'Orateur, je mettrai à notre débit les 3,753,400 acres de terre vendus à $2 l'acre, formant $7,506,800.

Je mets à notre débit l'avance de $339,235 sur les rails ; je mets à notre débit la subvention payée en argent, $12,289,212 ; je mets à notre débit l'avance projetée de $22,500,000 ; je mets à notre débit le privilège contre les chemins de fer Canada Central,

et Québec, Montréal, Ottawa et Occidental, $5,333,333, en supposant que nous devrions payer ce montant si nous prenons possession du chemin ; je mets à notre débit la garantie des dividendes sur le capital dont l'émission est différée, $7,198,460 ; je mets à notre débit les obligations de concessions de terres qui ont été vendues sans qu'il y ait eu des ventes de terres pour les rembourser, $1,123,500 ; je mets à notre débit le coût estimé des travaux dont le gouvernement s'est chargé, $28,000,000 ; je mets à notre débit la balance de la subvention en argent, $12,710,788, et quel est le total ? J'invite les honorables messieurs de la gauche à scruter ces chiffres. Je vais déposer ce document sur le bureau, et j'invite ces honorables messieurs de la gauche à en faire l'examen le plus méticuleux et le plus détaillé, pour découvrir si ce n'est pas là un exposé fidèle de la position dans laquelle nous nous trouverions si, demain, ou dans deux ans, la compagnie faillissait à ses obligations, ou si elle y manquait en aucun temps. Pour ce qui en est de cette question, je dis que voilà le compte : chaque dollar que la population du pays pourrait en toute possibilité être appelée à payer pour ces 21,246,600 acres de terres et ces 3,393 milles de chemin de fer sans aucune redevance sur aucune partie de la ligne, figure à notre débit. Le grand total est de $97,001,328. C'est là ce que le chemin coûtera à la population du pays. L'état se lit comme suit :

État indiquant le détail des propriétés dont le gouvernement prendrait possession au cas où la compagnie ne remplirait pas les conditions auxquelles le prêt est effectué, et indiquant aussi le coût pour le gouvernement de chacune de ces propriétés :—

Etendue des propriétés.

Terres..	21,246,600 acres.
Chemin de fer et embranchements	3,393 milles.

Prix de revient.

3,753,400 acres de terres (vendues) estimés à $2 l'acre...	$ 7,506,800
Avance sur les rails..	339,235
Subvention payée en argent	12,289,212
Avance proposée de	22,500,000
Privilège sur les chemins de fer Canada-Central et Q. M. O. et O..	5,333,333

Dividende garanti sur le stock dont l'émission est différée	7,198,460
Obligations de concessions de terres pour le remboursement desquelles il n'y a pas eu de ventes de terres ..	1,123,500
Coût estimé des travaux du gouvernement	28,000,000
Balance de la subvention en argent......	12,710 788
Total.....................................	$97,001,328

En évaluant les terres à $2 l'acre, la position serait comme suit :—

21,246 600 acres à $2 l'acre......	$42 493,200
3,393 milles de chemin de fer à $16,065......	54,508,128

Maintenant, M. l'Orateur, que faut-il de plus ? Que ferons-nous des terres. J'ai estimé les terres dont la compagnie s'est servie à $2 l'acre, et j'ai placé le montant du côté opposé du compte. J'ai indiqué également ce que les terres ont rapporté, et quelle serait notre position et combien nous coûterait le chemin. Je mets à l'avoir du chemin les 21,246,600 acres de terres à $2 l'acre, faisant $42,-493,200 d'argent qui nous reviendra sur les $97,000,-000 ; et je prends le chemin de fer terminé, sans un sou de redevance sur toute la ligne depuis Montréal jusqu'à Port-Moody, qui ne coûtera au pays que la somme de $54,508,128. C'est là le total.

De sorte que, M. l'Orateur, la position est telle qu'il n'y a pas un homme intelligent qui ne dise de suite, qu'il n'existe pas l'ombre d'un doute à l'effet que chaque dollar de ce capital et chaque dollar de cet intérêt ne reviendra pas tel que pourvu dans ces résolutions, au trésor public du Canada. Et je dis de plus qu'au cas où cette éventualité impossible se présenterait, notre position serait celle-ci. Après avoir vendu les terres au prix fixé par ces messieurs, celles qui nous reviendraient avec les 3,393 milles de ligne mère et d'embranchements de Montréal à Port-Moody, nous aurions un chemin de fer qui coûterait au pays la somme de $54,508,128.

Eh bien ! M l'Orateur, combien le chemin de fer proprement dit nous coûtera-t-il ? Ce chemin qui, d'après les honorables messieurs de la gauche, devait coûter $120,000,000.

Je n'ai pas besoin de rappeler que lorsque nous avons d'abord discuté cette question, l'honorable chef de l'opposition a soumis à la Chambre un calcul

soigné de ce qu'il en coûterait au gouvernement pour construire un chemin de fer de Callander à Port-Moody, sans un mille d'embranchement,—la simple ligne de Callander à Port-Moody,—et l'honorable député a déclaré qu'il avait soumis ces calculs, préparés avec tant de soin, à son collègue l'ex-ministre des travaux publics, qui depuis des années étudiait cette question dont il avait eu à s'occuper en sa qualité de ministre, et, M. l'Orateur, ces deux honorables messieurs en sont venus à la conclusion que le minimum du coût de la construction du chemin de fer du Pacifique canadien entre Callander et Port-Moody, serait de $120,000,000. Il a soumis les calculs de l'honorable député de Lambton (M. Mackenzie), mon distingué prédécesseur, et le résultat des recherches les plus minutieuses fut que cet honorable monsieur, estimait le coût du chemin de Callander à Port-Moody, au chiffre plus exactement défini de $121,700,000. Maintenant, M. l'Orateur, c'est la valeur du chemin d'après les honorables messieurs de l'opposition, c'est d'après leur déclaration le minimum du prix qu'il devait coûter. Il est vrai que j'avais estimé moi-même le coup de la ligne de Callander à Port-Moody, à $84,000,000, et mon honorable ami, le chef de l'opposition, a profité de l'occasion pour me rappeler que ce n'était pas là un chemin de fer, mais un tramway,

C'était après que j'eus expliqué à la Chambre quelle était la nature du chemin que nous espérions pouvoir construire, et il m'était impossible de contredire l'assertion de l'honorable député, parce qu'elle était véridique. J'avais déclaré que vu la position dans laquelle nous nous trouvions placés, nous ne pouvions nous dispenser de continuer à pousser les travaux de notre mieux, et je démontrai que le moins qu'il nous faudrait dépenser pour construire la ligne de chemin de fer la moins dispendieuse, pouvant mettre Callander en communication avec Port-Moody, s'élèverait à la somme de $84,000,000. Je ne pouvais mettre en doute la justesse des calculs de l'honorable député lorsqu'il disait qu'un chemin de fer digne de nous devait coûter au moins $120,-000,000, ou pour définir plus exactement le montant

estimé par mon distingué prédécesseur, $121,700,000. Maintenant, voyons ce que cela devra coûter à la population du Canada sous l'administtation actuelle.

ÉTAT indiquant ce que coûterait au gouvernement la ligne-mère entre Callander et Port-Moody, en cas où le chemin de fer du Pacifique canadien négligerait de rembourser le prêt.

3,393 milles de ligne-mère, embranchements et bateaux à vapeur, cout		$54,508,128
Les 457 milles de ligne-mère et d'embranchements entre Montréal, Brockville et Callander, coûtent $23,650 par milles, soit........................	$10,762,736	
Les 395 milles d'embranchements à l'ouest de Callander, au coût indiqué par les comptes de la compagnie........................	3,759,793	
Les bateaux à vapeur ont coûté	552,251	
		$15,074,780

Formant un total de $15,074,780 qui doit être déduit de la somme ci-dessus, pour arriver au coût de la ligne-mère entre Callander et Port-Moody, de sorte que la ligne entre Callander et Port-Moody a coûte au gouvernement........................	$29,433,348

M. BLAKE. Très bien, très bien !

Sir CHARLES TUPPER : L'honorable député dit, très bien ! mais je le défie de toucher du doigt une seule faute ou la moindre erreur dans ce calcul. Je réponds, sur la position que j'occupe en cette Chambre, de l'exactitude que je viens de présenter, et si l'honorable député peut démontrer que je n'ai pas donné un exposé impartial, honnête et sans fard des chiffres et des faits tels que consignés dans les archives du pays et les documents soumis à la Chambre, alors j'admettrai que je n'ai aucun droit à la confiance de la Chambre relativement à l'exposé que je lui fais de cette question. J'ai dis qu'il n'y a qu'un seul point qui soit une question d'estimation. Il y en a deux. L'un est l'estimation allant à dire qu'avec les matériaux en mains, l'ouvrage peut être terminé pour $27,000,000. Tout ce que je puis dire, c'est que l'ingénieur en chef du département a étudié la question avec soin, et comme la Chambre le sait déjà, il n'a pas craint de déclarer qu'il croit que les chiffres de la compagnie peuvent être acceptés comme étant exacts. Quant aux $28,-000,000 de dépenses pour les travaux en voie d'exécution, j'ai fourni à la Chambre les chiffres que

nous avons jusqu'à ce jour, j'ai lieu de croire que le montant indiqué ne sera pas dépassé de beaucoup. Mais je crois que la Chambre conviendra avec moi qu'il y a une grande différence entre ces montants et $120,000,000, chiffre de l'estimation faite par l'honorable chef de l'opposition (M. Blake), et je puis dire, en citant l'opinion des honorables messieurs de la gauche, que l'honorable député de Huron-Sud (Sir Richard Cartwright) a dans une occasion importante, fait lui aussi son estimation, en disant qu'il n'y avait aucune raison de supposer que la construction de la ligne, même en supposant qu'on eût pris tout le temps nécessaire, pût coûter moins de $100,000,000. Je crois avoir démontré à la Chambre qu'entre l'estimation relative au coût des travaux faite par l'honorable chef de l'opposition, le chef de l'ancienne administration et le ministre des finances de l'ancien gouvernement, et ce montant de $39,433,348, il y a une marge assez considérable. Dans ces circonstances, la ligne de Callander à Port-Moody, soit 2,541 milles, coûterait à la population du pays environ $15,520 par mille, y compris un équipement tout à fait suffisant en sus du coût de la construction. Je crois qu'il n'est pas nécessaire pour moi de discuter au long la question de la valeur des terres. J'ai estimé à $2 l'acre la valeur des terres vendues par la compagnie, et je les ai placées au débit de la compagnie, et j'ai mis à l'avoir du gouvernement le reste des terres en les estimant à $2 l'acre, estimation que les honorables messieurs de la gauche ne sauraient révoquer en doute. En consultant le discours prononcé par l'honorable chef de l'opposition, on verra qu'il a attribué à 11,250,000 acres de terres du premier choix, une valeur de $4.04 l'acre faisant un total de $45,450,000, comme on peut le voir par les *Débats* de 1880, page 13 : à $3.10, $35,775,000, et s'adressant à votre très humble serviteur il ajouta : " A votre misérable somme de $2 cela ferait $22,500,000. " De sorte tout le montant qu'on nous demande de prêter à la compagnie en vertu des résolutions projetées, et pour le paiement duquel on n'offre pas de garantie plus complète, est de $22,500,000, juste la somme

que devait produire, d'après la déclaration de l'honorable chef de l'Opposition, les 11,500,000 acres de terres à mon misérable prix de $2. Je crois donc que dans ces circonstances il n'est guère probable que l'honorable monsieur puisse révoquer en doute l'exactitude du calcul que j'ai soumis à la Chambre et d'après lequel ces terres sont évaluées $2 l'acre.

Le 17 décembre 1880, l'honorable député de Huron-Sud (Sir Richard Cartwright) a donné à la Chambre le bénéfice de ces calculs en disant (page 16 des *Débats*) : "Et 16,750,000 acres de terres, valant aujourd'hui, au prix auquel les terres se vendent au Nord-Ouest, au moins $37,500,000." Et personne au monde ne connaissait mieux la valeur de ces terres que l'honorable monsieur, car il s'occupait beaucoup de cette question ; et je ne suis pas du tout certain que si j'eusse été, autant que l'honorable monsieur, libre de me livrer au commerce des terres dans le Nord-Ouest, que je ne serais pas allé avec lui pour profiter de ses lumières et de son jugement pour choisir mes terrains. Je suis tout à fait convaincu que de quelque côté que puissent venir les objections quant à l'opportunité de faire cette avance de $22,500,000, elle ne viendront pas de la part de cet honorable monsieur, qui, dès 1880, avant que le contrat pour la construction rapide du chemin de fer du Pacifique canadien fut mis en vigueur, alors que le pays était comparativement tranquille, alors qu'il y avait au Nord-Ouest 100,000 acres de moins qu'aujourd'hui, déclarait lui-même que 18,750,000 acres de terres choisies valaient $37,500,000 ; cet honorable monsieur, dis-je, ne mettra pas en doute la parfaite suffisance de la garantie, lorsque, au lieu de 18,750,000 acres nous en avons 21,246,000 pour garantir le prêt. Il n'y a aucun doute que quelle qu'ait été alors la valeur des terres, elle est beaucoup plus considérable aujourd'hui. Personne en ce pays n'a montré plus d'enthousiasme que moi relativement à la valeur des terres du Nord-Ouest. Je n'ai jamais été plus enthousiaste à cet égard que je ne le suis aujourd'hui. Je dis que la valeur qu'avaient ces terres lorsque l'honorable député de Huron-Sud a prononcé

le discours auquel j'ai fait allusion, est de beaucoup augmentée depuis, aujourd'hui que l'accès est dévenu plus facile, non-seulement grâce à la construction de la ligne-mère, mais grâce aussi aux 230 milles d'embranchement maintenant en exploitation dans le Nord-Ouest.

Votre prédécesseur, l'honorable M. Anglin, disait le 31 décembre : "Si les terres valent quelque chose, si le pays vaut la peine d'être colonisé, le prix de $2 l'acre semble être une moyenne très basse." Je puis ajouter que les ventes faites jusqu'à présent par la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien, justifient et corroborent pleinement les déclarations faites par les honorables messieurs de la gauche, quant à la valeur des terres, parce que pour les 3,753,400 acres vendus jusqu'à présent, elle a reçu une moyenne de $2.36.

Maintenant, M. l'Orateur, je ne me métendrai pas beaucoup sur ce sujet, excepté en ce qui concerne les recettes du chemin. Il ne m'est pas nécessaire de dire à aucune personne un tant soit peu au fait des affaires de chemin de fer, qu'après tout, le point principal, lorsqu'il s'agit de calculer la valeur du chemin, est la question de savoir ce que le chemin, peut rapporter. Quant à la possibilité pour le chemin de fer du Pacifique canadien de gagner de l'argent, il y a sans doute matière à des divergences d'opinion très prononcées sur la question de savoir si le chemin pourrait ou ne pourrait pas payer ses propres dépenses d'exploitation. Je ne parlerai pas de ceux qui se sont montrés les plus pessimistes à ce sujet, mais je dirai que les plus optimistes tant en cette Chambre qu'en dehors au sujet de la valeur et de la position du chemin de fer du Pacifique canadien comme entreprise commerciale, étaient loin de s'attendre à une preuve aussi claire que celle qui a déjà été fournie et qui établit hors de doute le fait que cette grande entreprise commerciale repose sur une base solide au point de vue commercial. Avec la preuve déjà fournie de la posssibilité pour le chemin de fer de gagner de l'argent, il est maintenant à jamais établi, qu'à l'avenir, à mesure que les travaux avanceront, il y aura augmentation dans la recette ;

et que lorsque cette grande voie transcontinentale sera complétée d'un océan à l'autre, nous pourrons nous enorgueillir en constatant non-seulement qu'une quantité très considérable de trafic et un grand nombre de voyageurs seront attirés sur cette ligne, mais encore que le chemin de fer sera en mesure de donner des profits beaucoup plus considérables que n'oseraient l'espérer ceux qui, à l'époque où le succès était douteux, ont eu le courage et l'esprit d'entreprise nécessaires pour risquer leurs capitaux et pour se charger d'une tâche aussi gigantesque.

J'ai sous la main un état des recettes brutes pour 1883 ; et en faisant une estimation pour le mois de décembre, je constate qu'elles s'élèvent au moins à $5,420,931. Il est vrai que cela comprend un certain montant de $1,274,000 pour le transport des matériaux de construction et d'approvisionnements. Mais il n'y a pas un homme un peu au fait du développement du Nord-Ouest, qui ignore que les progrès de ce pays, encore dans son enfance, devront naturellement être très rapides, si rapides que d'une année à l'autre les demandes pour subvenir aux besoins de la population, pour le transport des marchandises et des voyageurs, sera plus considérable que le montant indiqué dans ce relevé. Mais même en déduisant ce montant et en prenant le revenu net du trafic nous avons une somme de $4,146,913, contre $2,449,824 en 1882, soit une augmentation de $1,697,089 sur les recettes du chemin en sus de celles de l'année précédente. Ensuite, comme je l'ai déjà dit, les recettes des derniers neuf mois et que j'ai calculées comme recettes de la compagnie s'élèvent à $978,660. L'énoncé de ce fait démontre à la Chambre que les espérances les plus vives des gens qui avaient le plus de confiance dans le succès de la construction du chemin de fer Pacifique canadien ont été beaucoup plus que vérifiées par les faits réels que nous avons sous les yeux. Je parlerai encore pendant quelques instants seulement au sujet de l'entreprise des promoteurs. Je parle des messieurs qui, les premiers, ont formé le syndicat du Pacifique et je dis, M. l'Orateur, que les difficultés mêmes contre lesquelles ils se débattent actuellement, la position

même dans laquelle ils se trouvent placés, en dépit de tout ce que l'énergie, l'esprit d'entreprise et l'habileté ont pu faire, est la meilleure preuve du courage avec lequel ils ont poussé leurs travaux. On a demandé quel argent ces messieurs ont mis dans le chemin de fer Pacifique canadien.

J'ai démontré, M. l'Orateur, que si l'on déduit jusqu'au dernier dollar provenant de toutes les sources, il y a contre la compagnie une forte balance pour argent fourni, après ce qu'elle a reçu sous forme de subventions en argent, comme produit de la vente de ses terres, et des ses sites de villages, comme profits nets résultant de l'exploitation de la ligne et comme produit des bons qu'elle a pu vendre même au prix réduit que cette vente a rapporté, que si l'on déduit tout cela, il reste encore une balance contre ces messieurs. Et quels sont les faits ? Comme de raison, aujourd'hui il n'existe plus de syndicat ; le syndicat a cessé d'exister lorsque la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique fut organisée, et qu'ensuite les obligations de la compagnie furent mises sur le marché, ces obligations cesseront alors d'appartenir au syndicat, et aujourd'hui c'est avec les actionnaires que nous avons à traiter.

Mais je ne puis oublier qu'il n'y aurait pas eu de compagnie du chemin de fer du Pacifique Canadien, qu'il n'y aurait pas eu un progrès gigantesque comme celui que nous voyons, si ces messieurs n'avaient pas eu le courage, l'énergie ou l'esprit d'entreprise de risquer $10,000,000 de leur propre argent avant de demander à ce pays d'acheter pour un seul dollar de leurs obligations. Je dis qu'ils avaient une telle confiance dans cette entreprise qu'ils ont mis en péril leur propre capital ; et si nous n'avions pas eu la chance de passer ce contrat avec des hommes d'une grande fortune, de grandes ressources, d'une grande énergie, d'un grand esprit d'entreprise, et d'une grande expérience, nous aurions subi un échec des plus désastreux au sujet de cette entreprise, et tout le progrès, l'avancement et le développement qui ont eu lieu par suite de l'exécution rapide de ces travaux n'existeraient pas aujourd'hui.

Je ne base pas ces résolutions sur la raison étroite que ces messieurs aient un droit quelconque. Ils n'ont pas de réclamation à faire valoir. Ils ont conclu un contrat, et reçu, conformément à ce contrat, une magnifique subvention pour l'exécution de l'entreprise quelque grande qu'elle fût, dont ils se chargeaient, et des profits considérables leur sont sans doute réservés. Je ne demande aucunement que la Chambre s'occupe de ces résolutions en considération d'une réclamation quelconque. Je dis que si la Chambre n'était pas disposée à acquiescer en quoi que ce fût à leurs désirs et à favoriser leurs intérêts ces résolutions doivent être examinées au point de vue plus large des intérêts du Canada même. Mais, M. l'Orateur, à moins qu'il ne puisse être démontré qu'à part toute réclamation qu'ont ces messieurs, l'on devrait, dans l'intérêts du Canada, fournir les moyens requis pour poursuivre ces travaux avec la vigueur soutenue qui a été déployée dans leur exécution, les résolutions ne peuvent se recommander à la Chambre.

Vous me permettrez de citer en passant quelques chiffres - quelque fastidieux qu'ils soient pour moi et pour la Chambre - qui montreront quel effet a eu pour le Canada la poursuite de la construction du chemin de fer Canadien du Pacifique.

A six heures, l'Orateur quitte le fauteuil.

Séance du soir.

Sir CHARLES TUPPER : M. l'Orateur, lorsque la Chambre a suspendu sa séance, à six heures, j'avais appelé son attention sur le fait important que, dans le cas, où pour une raison quelconque, la compagnie ne paierait pas jusqu'au dernier dollar des $22,500,000 qui leur auraient été avancés à mesure que les travaux seraient faits et pour terminer la ligne, ou l'intérêt sur cette somme, les habitants du Canada obtiendraient la construction de tout le chemin de fer du Pacifique Canadien---depuis Callander jusqu'à Port-Moody, ce pourquoi le parlement a résolu d'accorder une subvention (les terres

étant évaluées à $2 l'acre) de $103,000,000—pour moins de $40,000,000 ; et j'avais dit que puisqu'il en était ainsi, une pareille éventualité était tout à fait impossible—que l'on ne pourrait dans aucun cas, supposer qu'une compagnie possédant, comme je l'ai démontré, une propriété d'une valeur aussi immense, vint à manquer de pourvoir au paiement d'une somme d'argent comparativement modique, comme l'est celle mentionnée dans ces résolutions ; et, en considérant comme certain qu'elle remettra l'argent, le parlement et le pays assureraient la construction du chemin de fer du Pacifique Canadien précisément aux conditions mêmes stipulées dans le premier contrat passé avec la compagnie.

J'ai démontré en outre que le résultat de l'exploitation de la ligne avait été tel—cette exploitation ayant rapporté un profit net de $973,600 pour les neuf derniers mois avec un chemin formé, comme il l'est maintenant, de sections disjointes et sans raccordement—que je pouvais prétendre, comme j'avais, je crois, raison de le faire, que tout doute sur la valeur commerciale de l'entreprise était entièrement dissipé, et que nous pouvions franchement arriver à la conclusion que le chemin de fer du Pacifique Canadien pouvait à l'avenir être considéré comme étant placé sur une base commerciale complètement solide.

J'ai démontré que le gouvernement actuel avait adopté la politique de ses prédécesseurs au sujet de ce que l'on appelle le monopole dans la province de Manitoba ; qu'à l'époque où l'ancien gouvernement se mit à construire le chemin de fer Canadien du Pacifique comme entreprise du gouvernement, il se sentit tenu de protéger le trafic du chemin afin qu'il ne fût pas détourné vers les lignes situées au sud de notre frontière, dans la république voisine, et qu'il avait en conséquence refusé de lancer une proclamation accordant des chartes à des lignes de la province du Manitoba qui se seraient raccordées aux chemins de fer américains dans le sud.

J'ai dit qu'à son avénement au pouvoir, le gouvernement actuel avait adopté cette politique ; que nous avions senti, comme nos prédéceesseurs, qu'en

entreprenant une œuvre aussi gigantesque que la construction du chemin de fer canadien du Pacifique, nous étions tenus d'adopter tous les moyens possibles de protéger notre propre ligne contre le détournement de son trafic au profit des lignes du sud et, qu'on le remarque, c'était à l'époque où nous ne nous proposions pas de construire prochainement le chemin de fer canadien du Pacifique plus loin que Port Arthur.

De plus, j'ai dit que lorsque nous avons obligé la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, de prolonger immédiatement sa ligne au nord du lac Supérieur, et de nous donner par là une voie ininterrompue depuis Montréal jusqu'à l'océan Pacifique, ou depuis Callander jusqu'à la côte du Pacifique, nous nous étions sentis obligés de donner à cette compagnie, à laquelle nous imposions des conditions si onéreuses, toute la sécurité que nous avions jugé nécessaire, et que nos prédécesseurs au pouvoir avaient considérée comme nécessaire, pour la protection du chemin de fer Canadien du Pacifique.

Mais je suis heureux d'être en mesure de déclarer à la Chambre que, bien que le gouvernement, fidèle à cette politique, ait refusé de consentir à la construction, dans la province du Manitoba, des lignes destinées à se raccorder, aux chemins de fer américains du sud, les faits qui ressortent de l'exploitation de la ligne jusqu'à ce jour sont tels, la conclusion à laquelle la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique elle-même est arrivée relativement à la possibilité pour une ligne d'entier parcours du chemin de fer Canadien du Pacifique de se tirer d'affaires, et, grâce à la puissance de ses propres avantages, de maintenir sa position en dépit de ses propres avantages, de maintenir sa position en dépit de toute concurrence qu'elle peut rencontrer —bien que, d'après le contrat, nous n'ayons pas le pouvoir de toucher à aucune partie des Territoires du Nord-Ouest, nous sommes aujourd'hui en mesure de repasser et d'examiner de nouveaux la politique de l'ancien gouvernement et celle du gouvernement actuel sur la nécessité de protéger davantage le

chemin de fer canadien du Pacifique contre la concurrence.

Je suis heureux de pouvoir dire à la Chambre que la compagnie du chemin de fer du Pacifique Canadien a une si grande confiance que sa ligne peut se protéger elle-même, que, lorsque cette dernière sera construite au nord du lac Supérieur, le gouvernement croit qu'il ne sera plus tenu de refuser, comme il l'a fait jusqu'à présent, de consentir à la construction, dans la province de Manitoba, de lignes destinées à se raccorder aux chemins de fer américains, dans le sud.

Je ne puis donner à la Chambre et aux pays une meilleure preuve de la position qu'à notre sens cette grande entreprise du chemin de fer du Pacifique Canadien a atteinte, qu'en disant qu'à mon avis il est compatible avec ce que nous devons au peuple de ce pays et à cette grande entreprise nationale que le gouvernement ne se croit pas tenu de continuer à suivre dans la province de Manitoba, la politique de restriction qu'il a jusqu'ici été obligé de maintenir.

Lorsque la Chambre a suspendu sa séance, j'allais appeler pendant quelques instants son attention sur le résultat qu'a eu pour le Canada la construction rapide du chemin de fer du Pacifique Canadien, et je sens que je n'emploierai pas inutilement votre temps si, au lieu de vous donner ma propre opinion sur cette question ou sur le sentiment du public à ce sujet, j'appelle, pendant quelques instants, votre attention sur des chiffres et des faits qui étayent, je crois, sur une base que rien ne peut ébranler, la preuve que le progrès du Canada, durant la construction rapide du chemin de fer du Pacifique Canadien a dépassé tout ce que le promoteur le plus exigeant de cette grande entreprise ait jamais pu espérer. Permettez-moi de vous dire quel en a été l'effet sur la vente des terres dans le Nord-Ouest.

Nos prédécesseurs travaillaient aussi activement qu'ils comprenaient que l'intérêt du service public le demandait, à favoriser la construction du chemin de fer canadien du Pacifique. Lorsque nous leur avons succédé, nous nous sommes sentis obligés, conformément à l'opinion que nous avons toujours

professée, de pousser cette entreprise avec encore plus de vigueur ; mais, jusqu'à l'époque où nous avons pu passer ce contrat avec la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, il nous a été impossible de nous mettre à l'œuvre avec l'énergie que, j'ai été heureux de l'apprendre, cette compagnie a déployée depuis qu'elle a reçu l'approbation du Parlement.

J'ai en mains un état indiquant le montant produit par les terres du Canada, des *homesteads*, des préemptions, des ventes, des compagnies de colonisations, le bois, les pâturages, des minéraux et diverses recettes provenant du Manitoba et des Territoires du Nord-Ouest, et j'ai demandé à l'honorable ministre de l'intérieur de diviser ceci de manière à montrer, autant que possible par comparaison, l'effet sur cette importante question du contrat passé avec la compagnie du chemin de fer du Pacifique Canadien.

Depuis le 1er juillet 1870 jusqu'au 30 juin 1880, période de dix années, nous avons reçu de toutes ces sources la somme de $817,426 ; du 1er juillet 1880 au 31 décembre 1883, nous avons reçu $3,572,836, ce qui est la preuve la plus palpable possible de l'effet que la construction rapide du chemin de fer du Pacifique Canadien a eu sur le développement des Territoires du Nord-Ouest. Outre les $3,572,836 reçues depuis le 1er de juillet 1880, il est dû pour préemptions pendant les trois années suivantes, depuis 1880, pas moins de $4,393,070. Il me serait impossible de donner à la Chambre une preuve plus frappante et plus incontestable de l'effet qu'a eu pour le développement des Territoires du Nord-Ouest le développement et la construction rapides du chemin de fer du Pacifique Canadien, que celle fournie par l'état que je viens de soumettre.

Si maintenant l'on examine le département des Douanes, quel effet voit-on que la construction rapide du chemin de fer du Pacifique Canadien a produit sur le commerce de cette région ? En 1880, les revenus de la douane dans le Manitoba étaient de $279,866, et dans les Territoires du Nord-Ouest, en dehors du Manitoba, de $21,856, soit un total de $319,622 pour le Nord-Ouest, y compris le Manitoba. En 1882, le revenu de la douane a été de $1,053,601.

dans le Manitoba, et de $51,755 dans les Territoires du Nord-Ouest, soit un total de $1,106,356. En 1883, il s'élevait dans le Manitoba à $1,764,805, de $297,000 qu'il était en 1880, et à $68,137 dans les Territoires du Nord-Ouest, soit un total de $1,832,942, en 1883, contre $319,622 en 1880 Il serait impossible qu'une preuve pût établir d'une manière plus concluante que ne démontrent ces chiffres le développement énorme et rapide d'un pays résultant de l'action d'un gouvernement. Le montant total de droits perçus dans le Manitoba et les Territoires du Nord-Ouest du 1er janvier 1881 au 1er décembre 1883 a excédé de $1,831,167 la somme totale perçue depuis le 30 juin 1870 jusqu'au 31 décembre 1880. De sorte que vous avez la preuve frappante qu'en une seule année il a été perçu un montant de droits plus élevé que durant les dix années précédentes

Maintenant, M. l'Orateur, j'appellerai un instant votre attention sur la preuve que nous fournit un autre département du service public, celui du revenu de l'intérieur. Il me sera à peine nécessaire de dire qu'en vertu d'un acte que j'ai eu l'honneur de soumettre aux Chambres lorsque j'étais ministre des douanes, en 1878, le département du revenu de l'intérieur n'a pas, je suis heureux de le dire, beaucoup à faire dans les Territoires du Nord-Ouest, parce que nous avons, par cet acte, établi dans les Territoires du Nord-Ouest ce que l'on appelle la loi du Maine, concernant la vente des liqueurs, laquelle défend la fabrication ou la vente des liqueurs enivrantes dans toute partie de ces territoires. Le résultat de cette loi a abondamment justifié sa promulgation. Je n'ai pas éprouvé une mince satisfaction, lorsqu'il fut proposé d'inclure dans les limites de l'ancienne province du Manitoba une partie des Territoires du Nord-Ouest, en voyant les habitants de cette région s'y opposer en masse, et protester contre le projet de les faire entrer dans la province du Manitoba, à moins qu'on ne leur accordât la prohibition des liqueurs enivrantes qu'ils avaient alors dans le Nord-Ouest et qu'il ne leur fût permis de conserver cette loi lorsque leur région ferait partie de la province du Manitoba.

Mais, comme vous le savez, le département de l'accise a eu quelque chose à faire dans cette province, et le revenu de l'accise en 1879-80 a été de $65,841, sans compter $1,567 de timbres à ajouter à l'accise. Le revenu de l'accise s'est élevé de $65,000 en 1879-80, et de $96,000 en 1880-81, à $184,750 en 1881-82 et à $84,257 pendant les premiers six mois de l'exercice 1883, du 1er juillet au 31 décembre. Les droits d'accise perçus dans les six années écoulées de 1873-74 à 1879-80 se sont élevés à $215,000, tandis que depuis 1880-81 jusqu'au 31 décembre 1883, c'est-à-dire pendant deux ans et demi, ils se sont élevés à $530,828.

Si maintenant nous examinons un autre indice de la condition du peuple et un indice très frappant de la condition des masses, du peuple, c'est-à-dire les balances au crédit de ceux qui ont des dépôts aux banques d'épargne du gouvernement, nous trouvons de nouvelles preuves tendant toutes à établir la même chose. Le 31 décembre 1883, il y avait une balance de $153,589. Le 31 décembre 1883, cette balance s'élevait à $615,354, soit depuis la ratification du contrat passé avec la compagnie du chemin de fer du Pacifique Canadien une augmentation de plus de $400,000 dans la balance due à ceux qui avaient des dépôts aux banques d'épargne.

En prenant le témoignage que fournit le département des postes, vous trouvez la même indication satisfaisante des progrès remarquables du pays. J'ai ici un état qui indique le nombre d'envois par la poste expédiés des bureaux du Manitoba et du Nord-Ouest pendant une semaine de chacunes des années 1881, 1882 et 1883, et je suis obligé de le limiter à une semaine parce qu'il m'a été impossible d'obtenir dans ce département les chiffres généraux que j'ai pu me procurer dans les autres. Dans une seule semaine de 1881, le nombre de lettres et cartes-poste expédiées a été de 42,894, et celui des journaux, livres et échantillons, de 6,552. Dans une semaine du mois de mars de 1882 il a été mis à la poste 62,892 lettres cartes-poste, et 12,053 journaux, livres et échantillons. Pendant la semaine correspondante de mars 1883, le nombre des lettres s'est élevé, en une seule année de 62,000 à 89,847, et celui des journaux, livres et échantillons à 18,193.

La besogne des mandats-poste au Manitoba donne aussi un exemple très frappant du même genre. Le montant des mandats-poste émis en 1875 a été de $26,452,85 ; en 1876, de $29,189 78 ; en 1877 il a été encore moindre, savoir, $28,350.25. En 1878, lorsque le changement d'administration eut donné au peuple une nouvelle vie et un nouvel élan, il s'est élevé à $46,751, en 1879 à $69,986, en 1880 à $172,396, et pendant les six mois écoulés le 31 décembre 1880, à $107,101, formant, depuis le 31 juin 1875 jusqu'au 31 décembre 1880, un total de $480,000 par mandats-poste émis dans le Manitoba. Le total de mandats-poste émis dans le Manitoba et les territoires du Nord-Ouest depuis le 1er janvier 1881 jusqu'au 31 décembre 1883 a été comme suit : pendant les six mois terminés le 30 juin 1881, $114,270 ; pour l'année finissant le 30 juin 1882, $398,241 ; pendant l'année expirée le 30 juin 1883, $677,722 ; et pendant les six mois expirés le 31 décembre 1883, $347,854. Du 30 juin 1875 au 31 décembre 1880, le montant total des mandats-poste émis a été de $480,000, tandis que pendant les six mois expirés le 31 décembre 1883, il s'est élevé à $347,000, soit à un chiffre presque aussi élevé que celui qu'il avait atteint pendant toutes les années précédentes, et le total du premier janvier 1881 au 31 décembre 1883, s'est élevé à $1,538,088.

Mais l'exemple, peut-être le plus frappant de tous, la preuve la plus remarquable du développement rapide du Nord-Ouest, ce qui nous intéresse tous le plus, c'est le nombre d'immigrants que nous pouvons attirer dans cette contrée.

Nous savons tous que nous avons, au Manitoba et dans les grands territoires du Nord-Ouest, un champ illimité pour le progrès. Nous savons tous que dans ce pays nous avons le plus grand pays à blé à exploiter, non seulement des possessions britanniques du Nord, mais de toute l'Amérique du Nord. Nous savons tous que M. Taylor, depuis vingt ans consul américain à Winnipeg, un homme dont l'opinion fait autorité, a déclaré publiquement que la zone à blé à exploiter dans l'Amérique du Nord se trouve au nord de la frontière des Etats-Unis.

Nous savons tous, d'abord, que le sol de cette contrée dépasse en fertilité, celui de n'importe quelle autre partie du monde connu,—il est certain qu'on ne saurait trouver dans les Etats producteurs de blé, situé au sud de notre territoire, rien qui puisse être comparé comme fertilité au Nord-Ouest. Nous savons maintenant, M. l'Orateur, que nous avons 25,000,000 d'acres de magnifiques terres dont la fertilité ne saurait être surpassée en aucune partie du monde civilisé.

Mais, M. l'Orateur, bien que nous eussions ce champ illimité à notre disposition, nous n'avons pu faire que très peu de choses et nous n'aurions jamais pu faire beaucoup sans la construction du chemin de fer Pacifique Canadien. Maintenant, la meilleur preuve de notre prospérité est ce qui arrive au moment actuel dans toutes les parties de l'univers. Ceux qui habitent des pays plus anciens et où la population est plus dense cherche un champ plus vaste et plus nouveau pour leur industrie, suivent avec intérêt ce qui se passe de ce côté-ci de l'Atlantique. Nous savons qu'ils ont les yeux tournés vers le Nord-Ouest du Canada plus qu'ils ne l'auraient jamais été et plus qu'ils n'auraient jamais pu l'être sans la construction d'un chemin de fer Pacifique Canadien. Et, M. l'Orateur, nous savons, non seulement que le Nord-Ouest offre au progrès un champ illimité, mais encore qu'à part la fertilité du sol, il offre cet avantage que le blé récolté sous ces climats septentrionaux est d'une qualité supérieure à celle d'aucun blé cultivé plus au sud ou sous un climat plus tempéré. De sorte que, à tous les points de vue que l'on puisse se placer, pour envisager la question nous entrevoyons pour le pays des perspectives illimitées. Tous, tant que nous sommes, nous considérons tout moyen employé pour le développement du pays comme l'unique moyen à employer pour faire du Canada un pays prospère et lui faire occuper la position que tout Canadien digne de ce nom doit désirer lui voir occuper, et cela le plus tôt possible. Il serait impossible de s'exagérer jusqu'à quel point la construction rapide de ce chemin de fer Pacifique Canadien et les mesures prises par la compagnie

pour répandre dans toutes les parties de l'univers des renseignements au sujet de cette contrée ont eu pour effet d'attirer l'immigration dans ces parages.

Maintenant, qu'il me soit permis, M. l'Orateur, de vous citer les chiffres relatifs à l'émigration. Que démontrent ils ? Ils démontrent que le nombre total des personnes qui sont arrivées au Nord-Ouest pendant les dix années qui ont précédé l'adjudication de l'entreprise à la compagnie du chemin de fer Pacifique Canadien, c'est-à-dire depuis 1871 à 1880 inclusivement a été de 64,755. Le nombre total des personnes arrivées au Nord-Ouest depuis l'adjudication de l'entreprise à la compagnie du chemin de fer du Pacifique Canadien, c'est-à-dire pendant les années 1881, 1882 et 1883, s'est élevé à 149,560 immigrants. La valeur totale de l'argent et des marchandises apportés dans le pays—et c'est là une considération très secondaire comparée à ce qui est beaucoup plus précieux que l'argent—cette industrie et ce travail nécessaire pour créer une grande richesse nationale—je dis que même sous ce rapport, il y a progrès, car le montant total apporté par les colons, de 1875 à 1880 inclusivement, autant que l'on a pu s'en assurer, a été d'environ $6,000,000 pendant six ans, tandis que durant les trois dernières années, le montant apporté dans le Nord-Ouest, peut être évalué à plus de $15,000,000. d'après la plus basse estimation. Je soumets ces chiffres à la Chambre comme une preuve de l'effet produit sur le progrès des Territoires du Nord-Ouest par la construction rapide du chemin de fer du Pacifique Canadien.

Un point très important, M. l'Orateur, en rapport avec l'immigration, c'est le coût du transport des immigrants au Nord-Ouest. La première question que pose un immigrant de n'importe quelle partie du continent d'Europe ou de la Grande-Bretagne, lorsqu'il songe à venir dans ce pays, c'est combien il lui en coûtera pour s'y rendre ; et très souvent une question de quelques dollars dans la différence du coût engage l'immigrant à prendre une ligne plutôt qu'une autre, comme le savent tous ceux qui sont tant soit peu au fait de cette question. Or, M. l'Orateur, le tarif annoncé sur la ligne inin-

terrompue de Québec à Winnipeg, est actuellement de $31.50, le tarif de Québec à Winnipeg *viâ* par les lacs et Duluth est de $25.50. Les chiffres que j'ai donnés sont ceux que l'on a exigé depuis quelques années, mais un arrangement en vigueur depuis deux ans a eu pour effet de réduire à $21.64 le tarif de Québec à Winnipeg, et à $16.64 *viâ* les lacs et Duluth. Je crois, M. l'Orateur, que ces tarifs n'ont jamais été publiés. Mais, grâce au progrès rapide accompli par la compagnie de chemin de fer du Pacifique Canadien, nous sommes maintenant en état de dire aux immigrants du continent européen et des Iles Britanniques que ce printemps le tarif depuis Québec jusqu'à Winnipeg, *viâ* Port-Arthur, sera réduit de $31.50 à $12, et de Montréal à Winnipeg, *viâ* Port-Arthur, à $10. Je n'ai pas besoin de dire à la Chambre quel énorme élan ce changement dans le coût du transport des immigrants à destination de cette contrée donnera naturellement à l'immigration qui se dirigera de ce côté.

Je désire, M. l'Orateur, dire un mot au sujet d'un point qui a attiré quelque peu l'attention d'une partie de la presse de ce pays, savoir, qu'un arrangement a été fait moyennant un prix comparativement réduit, pour les immigrants qui viennent par New-York, sur le chemin de fer Erie, et changeant de train à Brockville, se rendent ainsi à Winnipeg, *viâ* le port de New-York, pour un prix d'une modicité inconnue, sans précédent. Je puis dire, M. l'Orateur, que la compagnie du chemin de fer du Pacifique Canadien a été complètement étrangère à cet arrangement. C'est mon honorable ami, le ministre de l'agriculture qui a fait cet arrangement, et je déclarerai à la Chambre, ce qui satisfaira tous les habitants du Canada, qu'il aurait complètement manqué à son devoir envers le pays s'il n'avait pas agi ainsi.

Chacun reconnaîtra l'immense importance de la réduction de $31.50, le tarif annoncé, à $12, opérée dans le tarif exigé des immigrants de Québec à Winnipeg. Chacun verra immédiatement quel courant énorme d'immigration ce changement aura pour effet de diriger vers cette contrée. Mais si l'on

eût établi ce tarif réduit par le steamers Allan se rendant au port de Québec, et que l'on eût pas pourvu à un tarif correspondant *viâ* le port de New-York, voici ce aurait été le résultat : Comme vous le savez, à l'heure qu'il est, tout le service de l'émigration en Europe se fait par des agents de lignes de steamers ; or, aussitôt que le tarif aurait été abaissé à ce chiffre réduit par la ligne des steamers Allan se rendant à Québec, si une réduction correspondante n'avait pas été opérée *viâ* New-York, tous les agents d'émigration en Europe et dans la Grande-Bretagne, travaillant dans l'intérêt de lignes de steamers se rendant à New-York, se seraient mis non pas à travailler contre la ligne Allan, car ils n'oseraient pas le faire, mais à médire du Canada et à le décrier, comme seul moyen de servir les intérêts des steamers Allan voyageant à New-York. Il était donc absolument nécessaire dans l'intérêt du Canada, non-seulement d'établir ce prix réduit de passage et cette communication à partir de Québec ; mais afin de conserver l'immigration venant du continent européen, et de fortifier notre position à ce sujet, ce que nous sommes très désireux de faire, il était absolument nécessaire d'empêcher ce qui autrement eût été inévitable, savoir, que tous les agents de chaque ligne de steamers dont les navires quittent la Grande-Bretagne ou le continent à destination de New-York ne décriassent le Canada du lundi matin au samedi soir, bon ou mal an, dans le but de diriger l'immigration vers le port de New-York. Dans ces circonstances, je suis sûr, M. l'Orateur, qu'il n'est personne dans ce pays qui ne comprenne que notre politique était conforme aux intérêts du Canada, et à ceux de Québec, car du moment que l'on tournerait contre ce pays chaque agent d'immigration sur le continent européen et que l'on empêcherait par là les gens de venir par les lignes canadiennes de steamers, on prendrait les moyens les plus efficaces pour arrêter le fort courant d'immigration qui dans les circonstances présentes, se dirigera vers le Canada en passant par le port de Québec. Comme de raison, nous savons tous l'importance qu'il a d'abréger la distance, de même que d'abaisser le tarif. Des per-

sonnes qui étaient obligées de passer par Chicago pour se rendre à Winnipeg avaient non-seulement à payer $31 50, au lieu de $12 en passant par le Canada, mais elles devaient subir un long voyage à travers les Etats-Unis, pendant lequel les agents de compagnies de terre et de chemins de fer pouvaient employer tous les moyens possibles pour les empêcher de jamais atteindre le Nord-Ouest." Voilà un des grands résultats obtenus par la construction rapide du chemin de fer du Pacifique Canadien, voilà un des grands résultats obtenus par la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique en construisant une ligne droite depuis Montréal jusqu'à Winnipeg, et, de cette manière, transportant les immigrants par une voie entièrement construite sur le territoire canadien, comme la chose se fera le printemps prochain ; non-seulement on ne les exposera pas à être détournés de nos lignes vers d'autres régions, ce qui autrement aurait pu arriver, mais ils éviteront un détour de 500 milles, et seront transportés de Québec à Winnipeg par une ligne droite, à travers notre propre territoire au lieu de passer par Chicago.

Je désire faire part à la Chambre d'un calcul très condensé relativement à ce que peut produire le Nord-Ouest. Je ne m'occuperai pas du petit inconvénient produit par les gelées de l'été dernier. On a beaucoup exagéré les choses au grand préjudice du Nord-Ouest et du Canada. Mais on a eu des gelées dans Ontario, dans le Dakota et le Minnesota, et même dans l'Etat de New-York, et ceux qui n'ont pas été assez heureux pour engranger de bonne heure leurs récoltes ont souffert des dommages plus ou moins élevés. Pour éviter à l'avenir de pareilles éventualités, les cultivateurs n'ont qu'à déployer un peu plus d'activité et d'énergie, lorsqu'ils font leurs semailles, le printemps, et, comme de raison, l'an dernier a été une année tout à-fait exceptionnelle. Mais, bien que notre attention ait été souvent appelée sur le développement du Nord-Ouest, je puis le dire, je crois qu'il est peu de membres de cette Chambre qui aient entrevu quelles sont, dans toute leur étendue les richesses de cette grande contrée.

J'ai parlé de son énorme superficie, de la fertilité inouie du sol, de la splendide sorte de blé que l'on ne peut cultiver ailleurs que dans ces froides régions du nord.

Mais qu'il me soit permis d'appeler un instant l'attention de la Chambre sur quelques chiffres qui démontreront combien de blé cette contré peut produire. Quelqu'un d'ici a-t-il calculé combien de blé récolteraient cent mille cultivateurs ensemençant de ce grain chacun 320 acres de terre ?

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Oui.

Sir CHARLES TUPPER : Je suis heureux que l'honorable monsieur ait fait ce calcul. Je suis bien aise qu'il ait réfléchi au fait que 100,000 cultivateurs ensemençant chacun 320 acres, ou 200,000 cultivateurs ensemençant chacun la moitié de cette quantité d'acres, et en estimant le produit à 20 minots seulement par acre, au lieu de l'évaluer à 27 ou 30, ce qui est la moyenne au Nord-Ouest dans les bonnes années, récolteraient 640,000,000 de minots de blé, soit 50 pour cent de plus que le blé produit aujourd'hui dans toute l'étendue des Etats-Unis. On n'a qu'à réfléchir un instant à ces chiffres pour comprendre l'avenir réservé au Canada, pour comprendre quel magnifique grenier notre Nord-Ouest canadien peut devenir pour l'univers ; et lorsqu'on se rappelle que nous avons dans cette fertile contrée six zones qui donneraient à 100,000 cultivateurs chacun 320 acres, on peut comprendre dans une certaine mesure quel magnifique avenir nous réserve le développement de cette grande contrée.

Et, M. l'Orateur, je crois que le Canada a justement raison de s'énorgueillir de ce que les habitants de ce pays aient eu le courage, je pourrais dire la bardiessse, d'entreprendre la construction d'un chemin de fer du Pacifique Canadien, et je crois que l'histoire leur en tiendra compte Lorsque les Etats-Unis, avec une population de plus de 38,000,000, entreprirent de construire un chemin de fer transcontinental, l'univers en fut étonné. Ce projet attira l'attention du monde civilisé, et chaque jour la presse annonça comme un fait étonnant que les

États-Unis avaient entrepris la construction des chemins de fer *Union* et *Central Pacific*. Or, tous ont dit qu'il s'en fallait de beaucoup que le *Union* et le *Central Pacific* fussent aussi longs que le chemin de fer du Pacifique Canadien. Le *Union* et le *Central Pacific* ne couvraient qu'environ 1,900 milles de chemin, tandis que le chemin de fer canadien du Pacifique seul en couvre 2,511 milles ; et cependant quatre millions et demi de Canadiens, que nous étions alors, ont eu le courage d'entreprendre un ouvrage plus grand que celui entrepris par 38,000,000 d'habitants aux États-Unis, et qui avait provoqué l'admiration de l'univers. Je dis, sans crainte, que l'histoire ne nous fournit pas d'exemple d'une résolution plus courageuse, plus hardie et plus énergique que celle prise par le gouvernement du Canada, lorsqu'il dit : Nous avons un magnifique Nord-Ouest à développer. Nous avons sous notre contrôle et notre administration une grande contrée, la moitié du continent de l'Amérique Septentrionale, dont nous répondons ; et, avec ces responsabilités, nous oserons faire ce que seuls des hommes qui sentent qu'ils peuvent compter avec confiance sur les ressources d'un grand pays, de la moitié d'un continent, devraient oser entreprendre ; et si la génération actuelle ne nous en donne pas crédit, le fait que nous aurons eu le courage et la hardiesse de nous charger d'exécuter ce grand projet sera dans les temps futurs regardée comme la réalisation de l'une de plus grandes idées de ce siècle. La Providence nous a favorisés. Dieu et la nature ont tracé à la surface du Canada la route la plus courte et la meilleure pour un chemin de fer trans-continental. La Providence a tracé dans les limites de notre pays, et à notre portée, une ligne de communication d'un océan à l'autre, la plus courte qu'il soit possible de trouver, une route plus courte qu'aucune autre entre l'est et l'ancien monde. La Providence a placé dans nos limites une ligne de chemin de fer, dont une plus grande partie traverse un pays plus fertile que nulle part ailleurs sur le continent américain. La Providence a mis dans nos mains et sous notre administration une ligne de

chemin de fer dont le défilé à travers les montagnes Rocheuses est plus bas, la section des montagnes Rocheuses plus courte, et la chute de la neige moins forte que sur les chemins de fer du Pacifique *Northern*, *Union* ou *Central*. Lorsque cette ligne sera terminée, une personne de Chicago,—pour ne pas parler de nos propres gens—qui désirera se rendre sur la côte du Pacifique, aura plus court à prendre le chemin de fer du Pacifique Canadien au point le plus rapproché possible et à passer par Port-Moody, s'assurant par là un voyage plus court que si elle se rendait à San Francisco dans son propre pays. Dans ces circonstances, le gouvernement du Canada s'est acquitté de ce qu'il croyait être son devoir vis-à-vis du pays, en se chargeant comme il l'a fait de cette question.

Je dis, M. l'Orateur, qu'en présence du développement sans exemple et sans précédent qui a suivi nos efforts sous ce rapport, nous manquerions à nos obligations et nous serions déloyaux à l'égard de notre pays, si nous refusions d'adopter les moyens simples qui sont actuellement proposés à la Chambre de réaliser le prompt parachèvement de cette grande entreprise nationale. Je sais trop bien jusqu'à quel point cette question du chemin de fer Canadien du Pacifique est ancrée dans le cœur et l'esprit du peuple canadien pour hésiter le moins du monde à croire que le parlement donnera dans cette occasion, comme il l'a fait précédemment, un appel cordial et généreux à la proposition du gouvernement.

Nous serions indignes de la position que nous occupons—de la position avancée que nous occupons sur ce continent relativement à cette grande question nationale—si, après avoir mis la main à la charrue, nous allions reculer, ou manquer un instant au devoir qui nous est dévolu de terminer cette grande entreprise nationale le plus tôt qu'il nous sera possible de le faire.

Voyons un instant ce qui arriverait si nous reculions dans ce moment. Nous avons, par l'exécution rapide de cette gigantesque entreprise, conquis aux yeux de la mère-patrie et de l'univers une position,

un état qu'il aurait été impossible au Canada de s'assurer en vingt années par aucun autre moyen. En présence de ce fait patent et apparent, relativement à cette grande question, le peuple du Canada nous demandera, lorsque l'occasion se présente d'obtenir, sans qu'il en coûte au pays un seul dollar de subvention additionnelle, le parachèvement en deux années d'un ouvrage qui, autrement, ne serait terminé qu'en 1891, le peuple du Canada nous demandera d'adopter, sans hésiter, dans les intérêts du pays, la ligne de conduite indiquée dans ces résolutions.

Comme je l'ai déjà dit, je demande ceci non dans l'intérêt d'un groupe d'homme—non dans l'intérêt de la compagnie du chemin de fer du Pacifique Canadien—mais je le demande à cette Chambre, M. l'Orateur, comme les habitants de ce pays nous le demanderont dans l'intérêt du pays auquel nous appartenons, du Canada dont nous nous enorgueillissons à si juste titre.